

乗って守ろう! 使って育てよう! 公共交通



青梅市地域公共交通計画

令和5(2023)年3月

青梅市



Ome Blue®

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	3
3 計画の区域	3
4 計画期間	4
5 本書の構成	5
第1章 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握	6
1 時代潮流	6
2 法律の改正	10
3 上位計画等	11
第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握	14
1 これまでの取組	14
2 人口や主要な施設と公共交通との関係	18
3 公共交通の状況	30
4 市民ニーズ（市民アンケートの実施と分析）	43
第3章 課題の整理	55
1 公共交通を取り巻く状況に関する課題	55
2 公共交通に関する課題	61
3 課題のまとめ	65
第4章 公共交通の基本的な方針と目標	66
1 あるべき姿	66
2 公共交通の役割～地域社会・地域経済における基盤の一部～	67
3 目標	68
第5章 公共交通施策	70
1 施策体系	70
2 公共交通施策	72
3 公共交通施策の進め方	80
第6章 計画の推進方策	81
1 推進体制	81
2 青梅市公共交通協議会の役割～PDCAの実施～	81
3 地域住民による地域公共交通改善制度の拡充	82
4 計画の達成状況の評価方法	82
5 資金の確保	82
6 目標値	83
7 実施工程	90
参考資料	91
1 協議・策定経緯	91
2 青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施結果	92
3 協議体制【青梅市公共交通協議会委員／青梅市公共交通協議会規約】	96
4 用語解説	100

序章 計画の策定にあたって

1 計画策定の目的

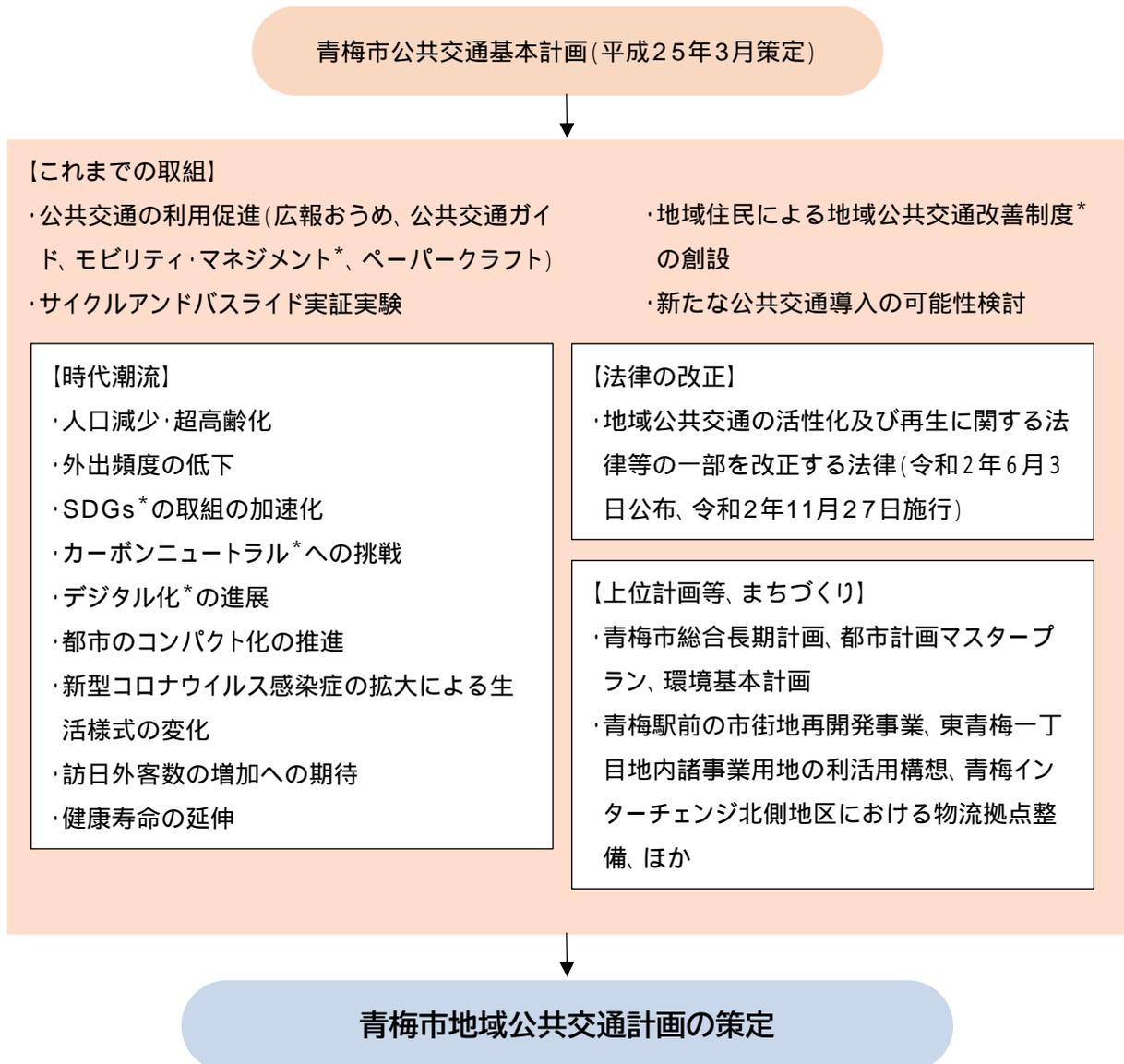
青梅市（以下「本市」という。）では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項にもとづき、平成23年8月に青梅市公共交通協議会*を設置し、公共交通を取り巻く課題の改善に向けて検討を行うとともに、平成25年3月に「青梅市公共交通基本計画」を策定し、多様な関係者と課題を共有し、連携・協働しながら本計画に掲げた施策の実施に取り組んできました。

しかしながらこの間、時代潮流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、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の生活様式は大きく変化しており、公共交通を考える上で無視できない重要な環境要素となりました。

よって、「青梅市公共交通基本計画」によるこれまでの考え方では、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、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための法等の一部改正に伴い、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こととしました。

このため、市内の公共交通に関する現状と課題を把握して基本的な方針と目標を示し、公共交通にかかる多様な主体が参加・連携して、持続可能な公共交通の実現を目指すための、新たな「青梅市地域公共交通計画」を策定します。

図 1 青梅市地域公共交通計画策定の経緯

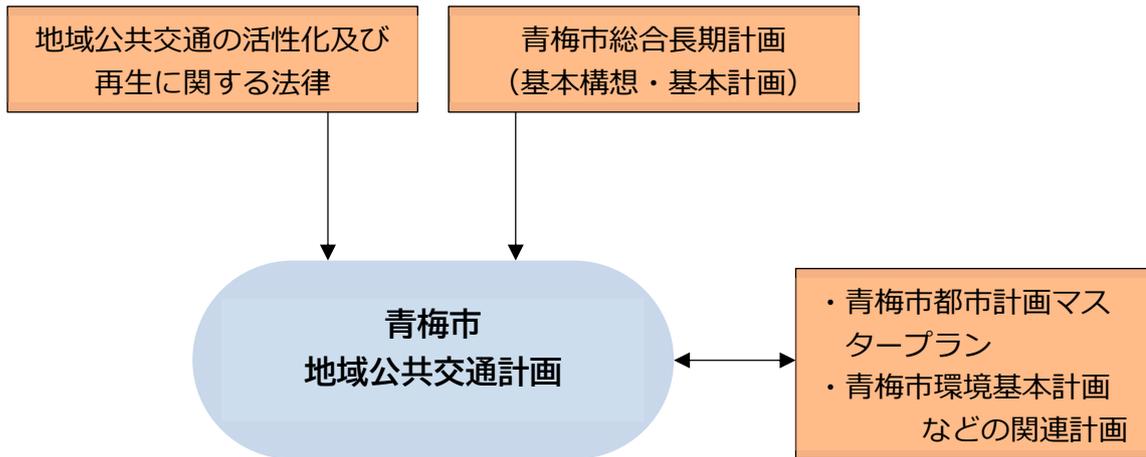


2 計画の位置づけ

本計画は、法にもとづく「地域公共交通計画」として策定し、市内の公共交通にかかるマスタープランとして運用していきます。

また、青梅市総合長期計画に即すとともに、青梅市都市計画マスタープランや青梅市環境基本計画などの関連計画と整合させます。

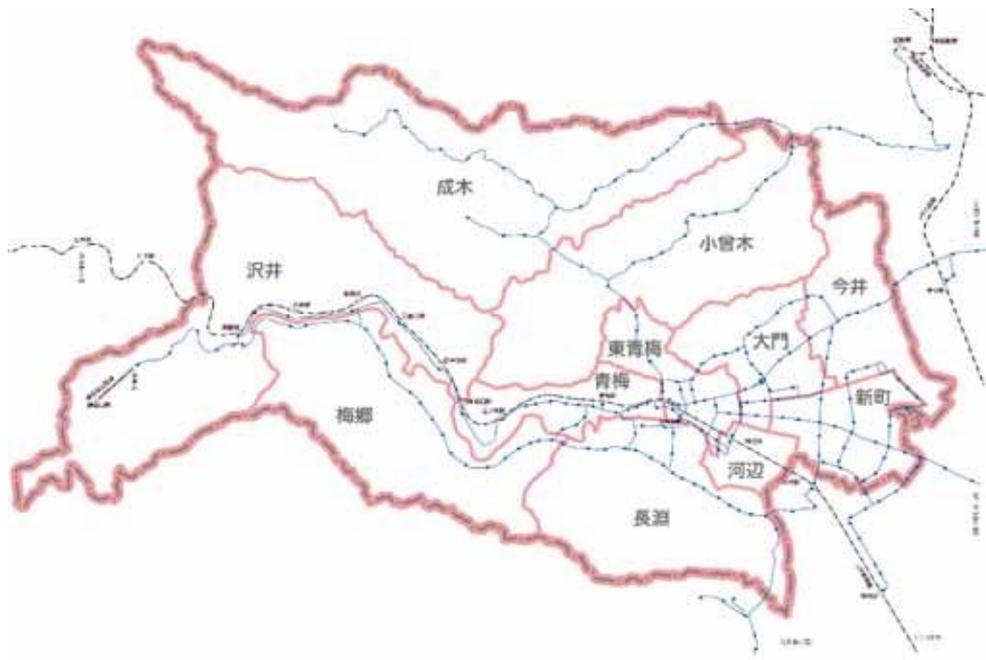
図 2 青梅市地域公共交通計画の位置づけ



3 計画の区域

市内全域を対象区域とします。

図 3 対象区域図



4 計画期間

第7次青梅市総合長期計画は10年間を計画期間とし、5年間を目途に見直しを行うこととしています。

よって、本計画もこれに即して、全体の計画期間を令和5年度から令和14年度までの10年間とし、うち令和5年度から令和9年度までの5年間を前期、令和10年度から令和14年度までの5年間を後期として、5年間を目途に見直しを行うこととします。

図 4 計画期間

(年度)									
令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	令和10 (2028)	令和11 (2029)	令和12 (2030)	令和13 (2031)	令和14 (2032)
令和5(2023)年度～令和14(2032)年度									
令和5(2023)年度～令和9(2027)年度 【前期】					令和10(2028)年度～令和14(2032)年度 【後期】				

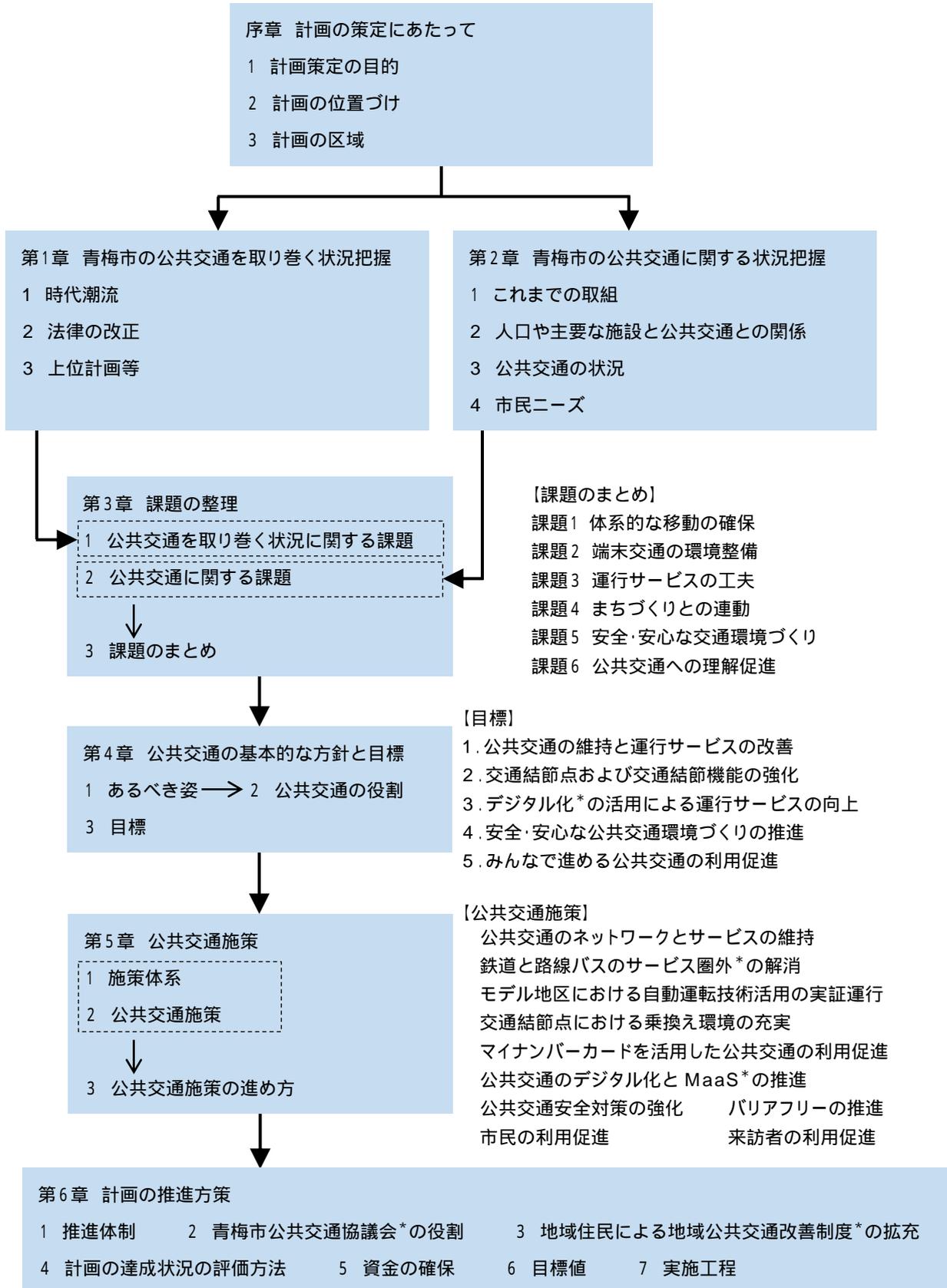
なお、後期計画では、時代潮流や青梅市の公共交通に関する状況などについて時点修正を行った上で、少なくとも以下の点について見直しを行います。

- ・あるべき姿と公共交通の役割
- ・目標
- ・公共交通施策
- ・目標値

5 本書の構成

本書の構成は、下図に示すとおりです。

図 5 本書の構成



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

第1章 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

1 時代潮流

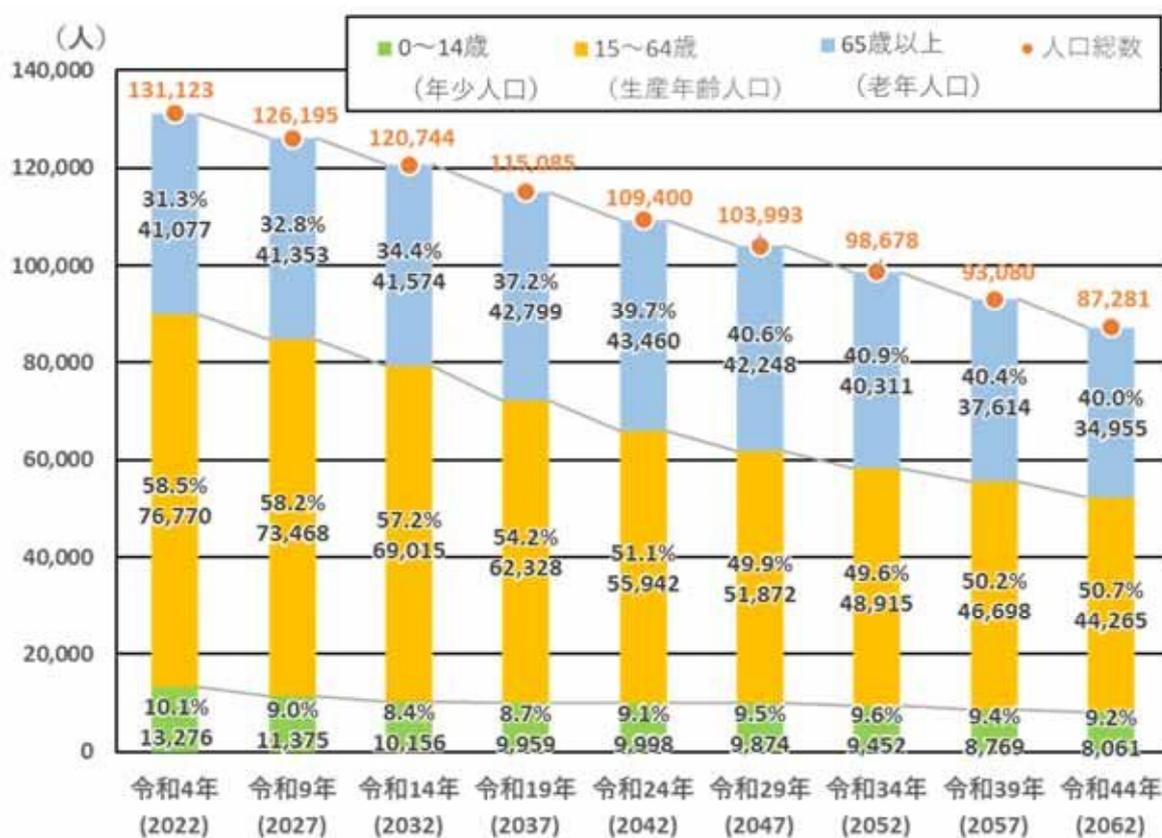
(1) 人口減少・超高齢化

第7次青梅市総合長期計画によると、本市の将来人口は、令和4年から令和14年の10年間で、10,379人（7.9%）減少します。令和14年以降も減少は直線的です。

令和4年から令和14年の変化を年齢別で見ると、年少人口は3,120人（23.5%）の減少、生産年齢人口は7,755人（10.1%）の減少で、これに対して老年人口は497人（1.2%）の増加となり、高齢化率は34.4%となります。

利用者の変化を踏まえた公共交通サービスのあり方を模索することが必要です。

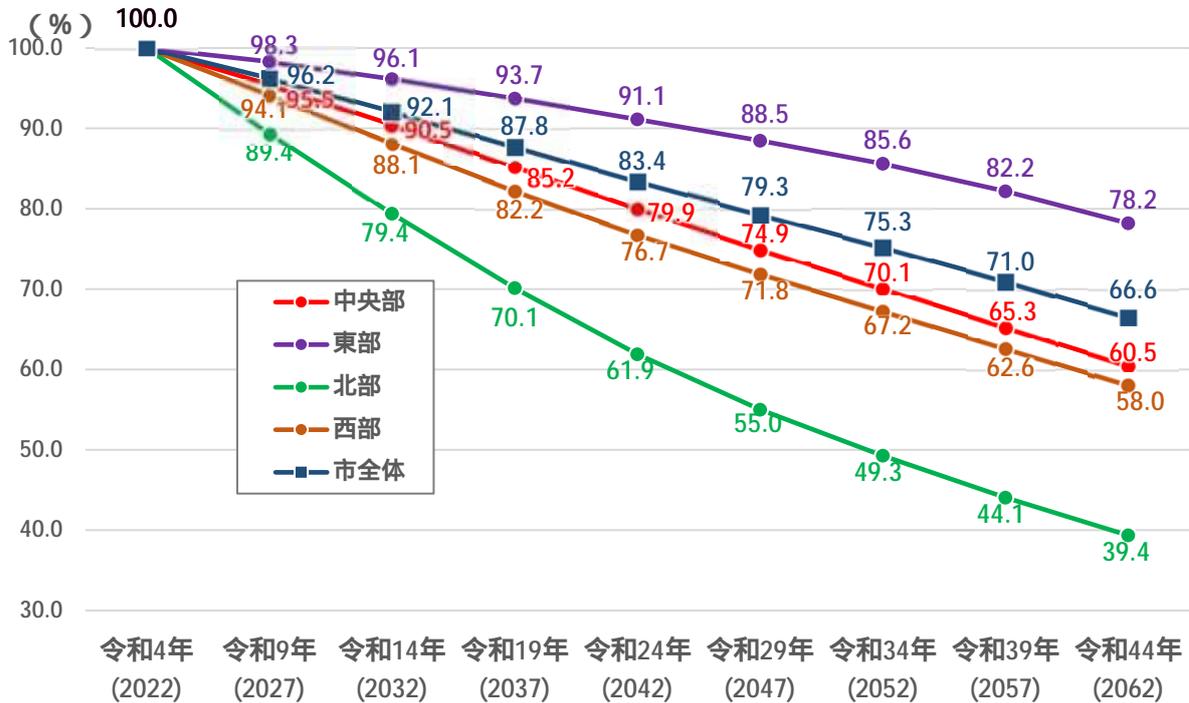
図 1-1 青梅市の将来人口（年齢別）



出典：第7次青梅市総合長期計画

おおむね10年後の令和14年までを地区別にみると、青梅ICを擁する東部は横ばい傾向にありますが、ほかの3地区は減少傾向にあり、特に北部が2割減で顕著です。

図 1-2 青梅市の将来人口（地区別）



出典：第7次青梅市総合長期計画



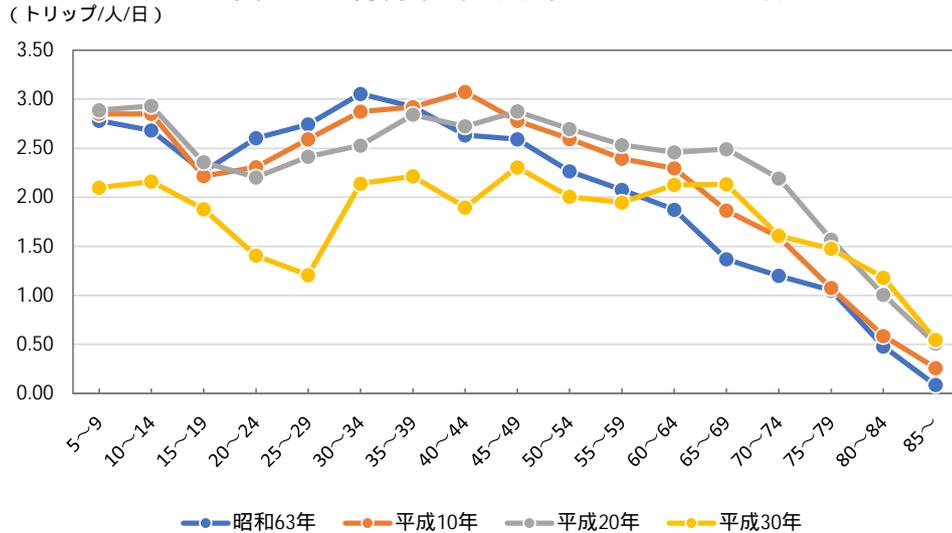
(2) 外出頻度の低下

東京都市圏パーソントリップ調査*では、人（パーソン）の1日（平日）の全ての移動（トリップ）を把握するため、10年ごとに調査を実施しています。

青梅市民一人当たりのトリップ数の変化を昭和60年、平成10年、平成20年、平成30年で比較すると、平成20年までは高齢者のトリップ数の増加が顕著にみられていましたが、平成30年では80歳以上を除いて全年代でトリップ数が減少に転じています。

この傾向は多摩地域全体で見ても同様であり、20歳代の減少が大きい状況にあります。要因として、インターネットや宅配システムの急速な普及などが考えられます。

図 1-3 青梅市民一人当たりのトリップ数



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

また、令和3年度青梅市の地域公共交通に関するアンケートによると、新型コロナウイルス感染症の拡大の収束後に外出を控えると回答した割合は49.2%であり、今後さらに外出する割合は低くなっていくと考えられます。

表 1-1 新型コロナウイルス感染症の拡大が収束したあとの生活様式の変化

MA	実数	割合
1 外出の控え	1,068	49.2%
2 在宅勤務	139	6.4%
3 インターネット・宅配等による買い物	290	13.4%
4 在宅学習	49	2.3%
5 変わらない	938	43.2%
無回答	41	1.9%
合計(人)	2,170	100%
無回答除く合計(件)	2,484	-

出典：令和3年度青梅市の地域公共交通に関するアンケート

(3) SDGs*の取組の加速化

SDGs (持続可能な開発目標) は、先進国を含む国際社会全体が2030年までに達成すべき持続可能な開発目標です。

SDGsの17のゴールのうち、3番目の「全ての人に健康と福祉を」、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」、13番目の「気候変動に具体的な対策を」、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。

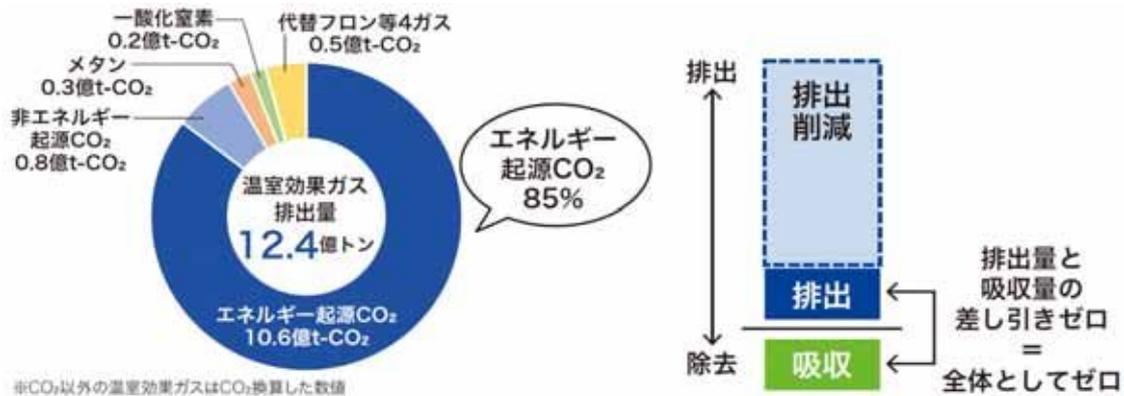
図 1-4 公共交通に關係する主なゴール



(4) カーボンニュートラル*への挑戦

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年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。

図 1-5 日本の温室効果ガス排出量 (2018年度) 図 1-6 温室効果ガス排出実質ゼロのイメージ



出典：経済産業省 資源エネルギー庁「日本のエネルギー2020」

(5) デジタル化*の進展

政府が提唱する超スマート社会を実現する社会システムであるSociety 5.0では、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。また、ドローン*、自動車の自動運転やMaaS*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ています。

また、デジタル化への対応とともに、新たな日常の原動力として、制度や組織のあり方など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。

図 1-7 これまでの社会システムと新たな社会システム ~Society 5.0~



(6) 都市のコンパクト化の推進

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います。

(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化

新型コロナウイルス感染症について、令和2年（2020年）3月11日に世界保健機関（WHO）が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感染症の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。

(8) 訪日外客数の増加への期待

訪日外客数の政府目標は、令和2年に4千万人としていましたが、実際は、令和元年の3千2百万人から、令和2年の4百万人、令和3年の25万人と急減しました。

令和4年10月現在において政府は、令和2年の水準を回復する目標時期を、大阪万博の開催が予定されている令和7年と設定しました。今後再び外客数は大きく増加することが期待されます。

(9) 健康寿命の延伸

国は健康寿命について、平成28年から令和22年まで3歳以上の延伸を標榜しており、その方策に、居場所づくりや社会参加、行動変容を促す仕掛けづくりなどを掲げています。また、青梅市認知症支援ガイドブック（令和元年11月版）では、認知症を予防する方策の一つとして、「よく外に出て、社会に参加しよう」としています。

いずれも外出の重要性をうたっており、公共交通の利用促進はこれらに資するものと考えます。

2 法律の改正

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が令和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、従来の地域公共交通網形成計画に代わり、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）も計画に位置付けることが可能
- ・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

3 上位計画等

(1) 第7次青梅市総合長期計画

基本構想におけるまちづくりの基本方向は、以下のとおりです。このうち公共交通に関連する部分は、主として「4 都市基盤・防災・安全」に含まれます。

表 1-2 まちづくりの基本方向

1 健康・医療・福祉	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが、こころも体も健康に、生涯にわたりいきいきと健やかに、安心して暮らしています。 高齢者が、生涯現役で社会に参加し、住み慣れた地域で生きがいをもって活躍しています。 多様な主体が連携し、一人ひとりが抱える様々な不安や困難に、寄り添った支援が行われています。
2 子ども・若者・教育・子育て	<ul style="list-style-type: none"> 全ての子どもが誰一人取り残されることなく、将来への希望を持って健やかに育っていく地域社会が実現しています。 子どもや若者たちが未来に希望を持ち、その実現に向けて、生きる力を身につけながら前向きに取り組むことを学校や地域ぐるみで応援しています。 多様な生き方が尊重される中で、家族や地域、職場や行政など、多くの理解と協力のもとで子育てをしています。
3 自然・環境・エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> 本市の強みであり、市民の誇りである美しい山や渓谷が守られ、次世代に受け継がれています。 本市に暮らす市民や訪れる人々が、美しい山や渓谷を大切に思い、その恩恵を受けながら、ともに暮らしています。 市民、事業者、行政が一丸となってゼロカーボンシティの実現に向けて取り組んでいます。
4 都市基盤・防災・安全	<ul style="list-style-type: none"> 豊かで美しい自然を身近に感じつつ、ゆとりと利便性を兼ね備えたまちが整備されています。 大規模な災害や有事が発生しても、市民の生命と財産を守り、被害を抑えるための準備が整っています。 一人ひとりが自らの安全を守り、家族や近隣などお互いに見守る体制が整っています。
5 歴史・文化・生涯学習	<ul style="list-style-type: none"> 積み重ねられた歴史や伝統文化の価値が認められ、大切に守られています。 市民が文化を愛し、文化を日常と捉えて多様な活動が行われています。 一人ひとりの興味・関心に応じた生涯学習、スポーツが盛んに行われ、楽しんでいます。
6 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 労働生産性が高く、付加価値を生み出す地域産業が、世界中から所得を得ています。 地域産業が稼いだ所得を、地域外へ流出させることなく住民へ分配され、地域内で消費・投資されています。 地域経済が好循環し、住民所得が向上しています。
7 コミュニティ・共創	<ul style="list-style-type: none"> 地域の中で、様々な世代や目的を持つ人たちがつながり、協力しながら主体的に活動しています。 様々な交流等を通じて違いを理解し、お互いを認め合い、多様性が尊重され、誰もが活躍し、自分らしく暮らしています。 世界や全国各地の様々な人たちが集まり、多様な交流により理解を深め、誰もが安心して暮らしています。
8 行政経営・行政サービス	<ul style="list-style-type: none"> 手続やサービスがデジタルで完結し、いつでもどこでも利用することができます。 市民の視点に立った利便性の高いサービスが提供され、身近で信頼される市政運営がなされています。 中長期的な視点に立った、戦略的かつ持続可能な財政運営が行われています。

第7次青梅市総合長期計画における公共交通に関連する部分は以下のとおりです。

表 1-3 多様な公共交通網

<p>■ 施策が目指す姿</p> <p style="text-align: center;">－公共交通がつながり、どこにでも行けるまち－</p> <p>市民や本市を訪れる人が、それぞれの目的や状況に応じて多様な公共交通を使い、気軽に安心して行きたい場所に行くことができます。</p>							
<p>■ 現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少に伴う通勤・通学者の減少やインターネットによる購買行動など移動行動機会の減少に加え、今般のコロナ禍での行動制限や新しい生活様式への移行に伴い、公共交通の利用者が減少しており、路線の廃止・減便や存続が危惧されています。 ・今後も人口減少が続くことが予想され、また、新しい生活様式が定着することで、従来の利用状況への回復が見込めない一方、高齢者をはじめ、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保することが重要です。 ・本市では、バス路線維持のための公共負担を行うとともに、鉄道会社に対して運行サービスや駅施設の改善にかかる要望活動を行っています。 ・脱炭素社会の実現において、今まで、公共交通を利用しなかった市民が今後、公共交通を利用することにより、利用者が増加する可能性があります。 ・引き続き、公共交通サービスの維持・改善のための支援を行うとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる持続可能な移動手段の導入に向けて、新技術の活用も含め、市民、交通事業者と連携して取り組む体制を構築していく必要があります。 							
<p>■ 施策の方向性</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">交通手段のベストミックスの構築</td> <td style="padding: 5px;">地域の特性や既存資源、移動ニーズ等を踏まえ、バス、鉄道、タクシー等の公共交通に自動車・自転車を加えた交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を構築し、公共交通空白・不便地域の解消と持続可能な公共交通の確保を図ります。</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">まちづくりと連動した路線バス・鉄道の充実</td> <td style="padding: 5px;">市民や来訪者の公共交通の利用促進を図りつつ、路線・運行本数の維持や施設の改善・バリアフリー化など、利便性向上、安全の確保のための協力および支援を行います。 また、観光や福祉、まちづくりと連動し、市民をはじめ来訪者のニーズにも沿った戦略的な公共交通ネットワークの形成を図ります。</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">新たな公共交通の導入に向けた取組の推進</td> <td style="padding: 5px;">デマンド交通や自動運転、環境の負荷が低いグリーンスローモビリティ*等の新技術を活用した移動手段などと併せて、利便性を向上させるソフト対策も含めた、新たな公共交通の導入に向けた取組を推進します。</td> </tr> </table>		交通手段のベストミックスの構築	地域の特性や既存資源、移動ニーズ等を踏まえ、バス、鉄道、タクシー等の公共交通に自動車・自転車を加えた交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を構築し、公共交通空白・不便地域の解消と持続可能な公共交通の確保を図ります。	まちづくりと連動した路線バス・鉄道の充実	市民や来訪者の公共交通の利用促進を図りつつ、路線・運行本数の維持や施設の改善・バリアフリー化など、利便性向上、安全の確保のための協力および支援を行います。 また、観光や福祉、まちづくりと連動し、市民をはじめ来訪者のニーズにも沿った戦略的な公共交通ネットワークの形成を図ります。	新たな公共交通の導入に向けた取組の推進	デマンド交通や自動運転、環境の負荷が低いグリーンスローモビリティ*等の新技術を活用した移動手段などと併せて、利便性を向上させるソフト対策も含めた、新たな公共交通の導入に向けた取組を推進します。
交通手段のベストミックスの構築	地域の特性や既存資源、移動ニーズ等を踏まえ、バス、鉄道、タクシー等の公共交通に自動車・自転車を加えた交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を構築し、公共交通空白・不便地域の解消と持続可能な公共交通の確保を図ります。						
まちづくりと連動した路線バス・鉄道の充実	市民や来訪者の公共交通の利用促進を図りつつ、路線・運行本数の維持や施設の改善・バリアフリー化など、利便性向上、安全の確保のための協力および支援を行います。 また、観光や福祉、まちづくりと連動し、市民をはじめ来訪者のニーズにも沿った戦略的な公共交通ネットワークの形成を図ります。						
新たな公共交通の導入に向けた取組の推進	デマンド交通や自動運転、環境の負荷が低いグリーンスローモビリティ*等の新技術を活用した移動手段などと併せて、利便性を向上させるソフト対策も含めた、新たな公共交通の導入に向けた取組を推進します。						
<p>■ 共通する視点</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">デジタル化*</td> <td style="padding: 5px;">自動運転等の新技術やMaaS*等を活用した公共交通の導入</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">脱炭素*</td> <td style="padding: 5px;">二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">多様性</td> <td style="padding: 5px;">誰もが利用できる公共交通 バリアフリー対策</td> </tr> </table>		デジタル化*	自動運転等の新技術やMaaS*等を活用した公共交通の導入	脱炭素*	二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進	多様性	誰もが利用できる公共交通 バリアフリー対策
デジタル化*	自動運転等の新技術やMaaS*等を活用した公共交通の導入						
脱炭素*	二酸化炭素排出量が少ない公共交通の利用促進						
多様性	誰もが利用できる公共交通 バリアフリー対策						

(2) 青梅市都市計画マスタープラン、第2次青梅市環境基本計画

以下の点が公共交通に関連します。

- ・利用者ニーズに応じた公共交通網の抜本的な見直し、公共交通網全体の最適化
- ・JR青梅線について、近隣自治体と連携した輸送力の強化と利便性の向上
- ・路線バスの利用促進とその維持・発展
- ・鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消
- ・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、既存路線の活性化と新規参入の促進
- ・低公害車の導入促進、燃料電池自動車等の次世代自動車について調査研究

序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握

1 これまでの取組

平成25年3月策定の「青梅市公共交通基本計画」に掲げた施策の実施に取り組んできました。ここではその概要を示します。

(1) 公共交通の利用促進

① 「広報おうめ」における公共交通利用促進記事の掲載

市民の公共交通利用を促すため、「広報おうめ」を活用し、公共交通事業者の取組や利点などを示しています。

表 2-1 「広報おうめ」への公共交通に関する掲載（最近4カ年）

実施概要
<ul style="list-style-type: none">・市内の公共交通事業者のサービス・取組・感染リスクの低い公共交通の周知と、公共交通事業者の感染対策・公共交通の利用減に伴うサービスの低下という悪循環と、使うほどエコ

② 公共交通ガイドの作成・更新

市内で公共交通を利用する際に便利になるよう、鉄道や路線バスの路線図、時刻表、乗り場や利用案内などを記載した公共交通ガイドを平成25年に作成し、その後毎年度更新しています。

更新された公共交通ガイドは市役所や各市民センターなどで配布しているほか、自治会加入世帯に全戸配布しています。

③ モビリティ・マネジメント*

これまで、学校教育や事業所、観光、高齢者、転入者などを対象にモビリティ・マネジメントを実施してきました。

表 2-2 モビリティ・マネジメントの実施（最近4カ年）

実施概要
<ul style="list-style-type: none">・小学校において座学と路線バス乗車体験・公共交通を利用したハイキングマップの配布・三ツ原工業団地内事業所の従業員へのアンケート・高齢者へのアンケート

④ 路線バスのペーパークラフトの作成と配布

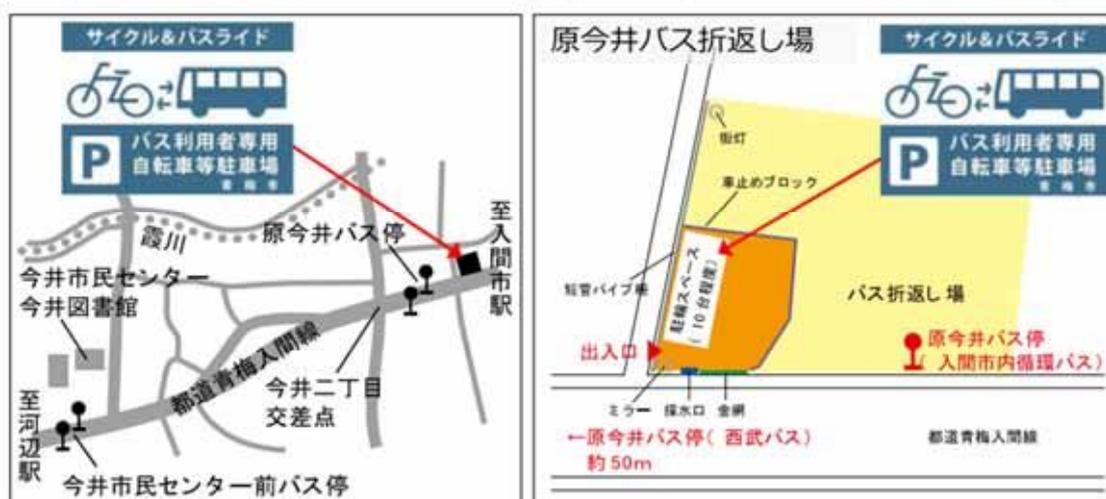
市内路線バス3社の車両をペーパークラフト化し、小学校などに配布しました。

(2) サイクルアンドバスライド実証実験

今井地区において、バス停付近に駐輪スペースを整備して自転車とバスの乗り継ぎを容易にすることで、バスの利用促進を図るサイクル&バスライドの実証実験を行っています。

表 2-3 駐輪の概要

開設日時	平成29年6月15日(木)
設置場所	原今井バス折返し場(下図)
最寄りバス停	原今井 ・西武バス：河辺駅～入間市駅 ・入間市内循環バス：原今井～仏子駅方面
利用料金	無料 ※バス運賃は通常通りです
注意事項	駐輪場での盗難や事故等に関しては、利用者の責任において防止に努めてください。
お問合せ	青梅市都市整備部管理課 0428-22-1111(内線 2579)



出典：青梅市ホームページ 公共交通 サイクルアンドバスライド

(3) 地域住民による地域公共交通改善制度の創設

地域住民による地域公共交通改善制度は、公共交通が不便な地域の改善に向けて、市民等が主体となって地域のニーズに適した新たな交通の導入などを検討する場合に、行政が技術的な事項や費用について支援する制度であり、平成26年度に制度化され、成木地区で適用されました。

表 2-4 地域住民による地域公共交通改善制度の概要と成木地区での適用

年度	取組概要
本制度の適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等による主体的な取組であること。 ・生活交通の問題改善に寄与する地域であること。 ・既存の公共交通との競合が回避でき、必要な連携が確保できること。
新たな公共交通の導入・継続の基準	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通として一定の利用が見込まれる必要があることから、収支率40%の確保を基準とする。
成木地区での適用	<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年4月のダイヤ改正で、梅76が1日9往復から5往復へと大幅に減便となったことを受けて、地域住民からなる「成木地区公共交通検討委員会」が発足した。 ・平成26年5月～平成29年2月に計11回の会議を開催するなかで、アンケートの実施、運行形態の検討、事業採算性の検討を行った結果、新たな公共交通の導入は見送ることはやむを得ないとの結論に達した。 ・しかし、利用促進や住民の意識改革を図り、そのほか交通課題に対応していくため、検討委員会自体は継続することにした。

(4) 新たな公共交通導入の可能性検討

鉄道と路線バスのサービス圏外*のうち、特に新たな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。

アンケート調査結果を踏まえ、令和3年度に収支の試算を行いました。また、令和4年度にはグリーンスローモビリティ*等の展示会・試乗会を行いました。

表 2-5 河辺町1～3丁目におけるこれまでの取組

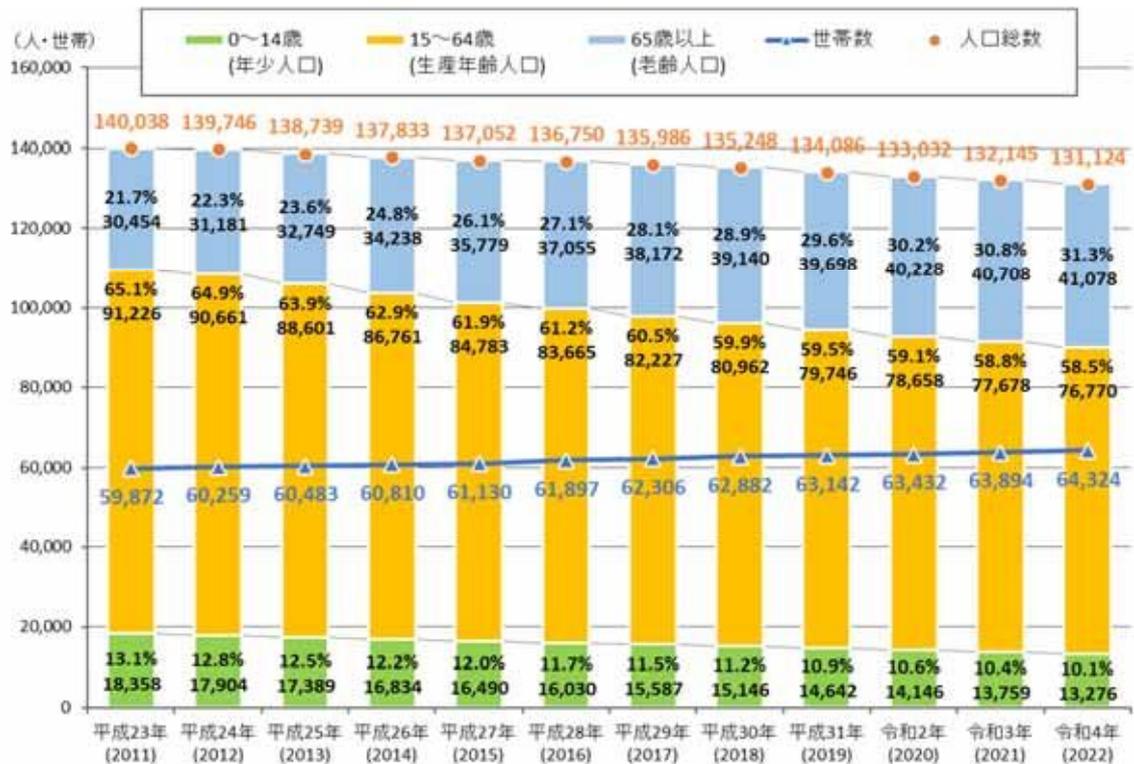
年度	取組概要
～平成29年度	新規バス路線の導入検討 ・安全性や経済性の点からいったん白紙
令和元年度	路線バス以外の新たな公共交通の導入検討 ・ワークショップ実施
令和2年度	・アンケート調査実施
令和3年度	・運行ルートの想定、収支の試算等
令和4年度	・地元協議 グリーンスローモビリティの試乗イベントの実施 (令和5年1月29・30日)
	  <p>会場は住友金属鉱山アリーナ青梅</p> <p>会場から出発（4人乗り）</p>   <p>総合病院前のバス停</p> <p>青梅市地域公共交通計画の説明</p>

2 人口や主要な施設と公共交通との関係

(1) 総人口

総人口は13万1千人（令和4年1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%を超えて超高齢社会に移行し、令和2年に30%を超えました。

図 2-1 青梅市の年代別人口・世帯数の推移



出典：住民基本台帳（各年1月1日）

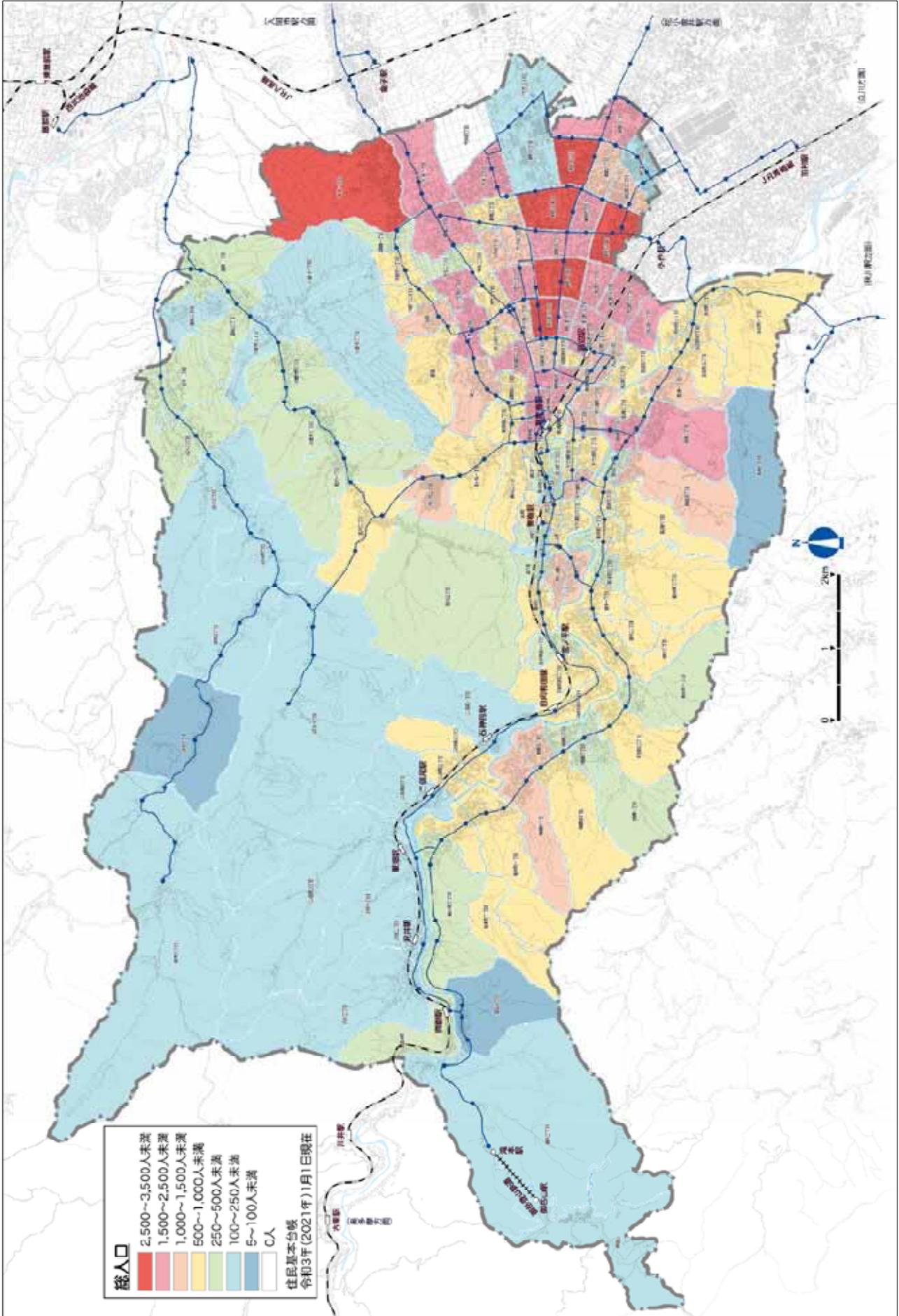
(2) 町丁別の人口

① 総数（令和3年1月現在）……図2-2参照

人口集積と鉄道・路線バスのネットワークの密度は、おおむね良好な相関関係にあります。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。
- ・本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。

図 2-2 町丁別人口・総数（令和3年1月）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

②65歳以上人口（令和3年1月現在）

65歳以上人口が500人以上の町丁目のうち、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	

③75歳以上人口割合（令和3年1月現在）

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

・黒沢3丁目41.6%

④増減率（平成26年1月-令和3年1月）……図2-3参照

人口増減率がプラス15%以上の町丁目は以下の通りです。

・今寺1丁目 + 92.6%、今寺2丁目 + 19.4%
・末広町2丁目 + 43.1%

人口増減率がマイナス20%よりも低い町丁目のうち、バス停があるのは以下の通りです。

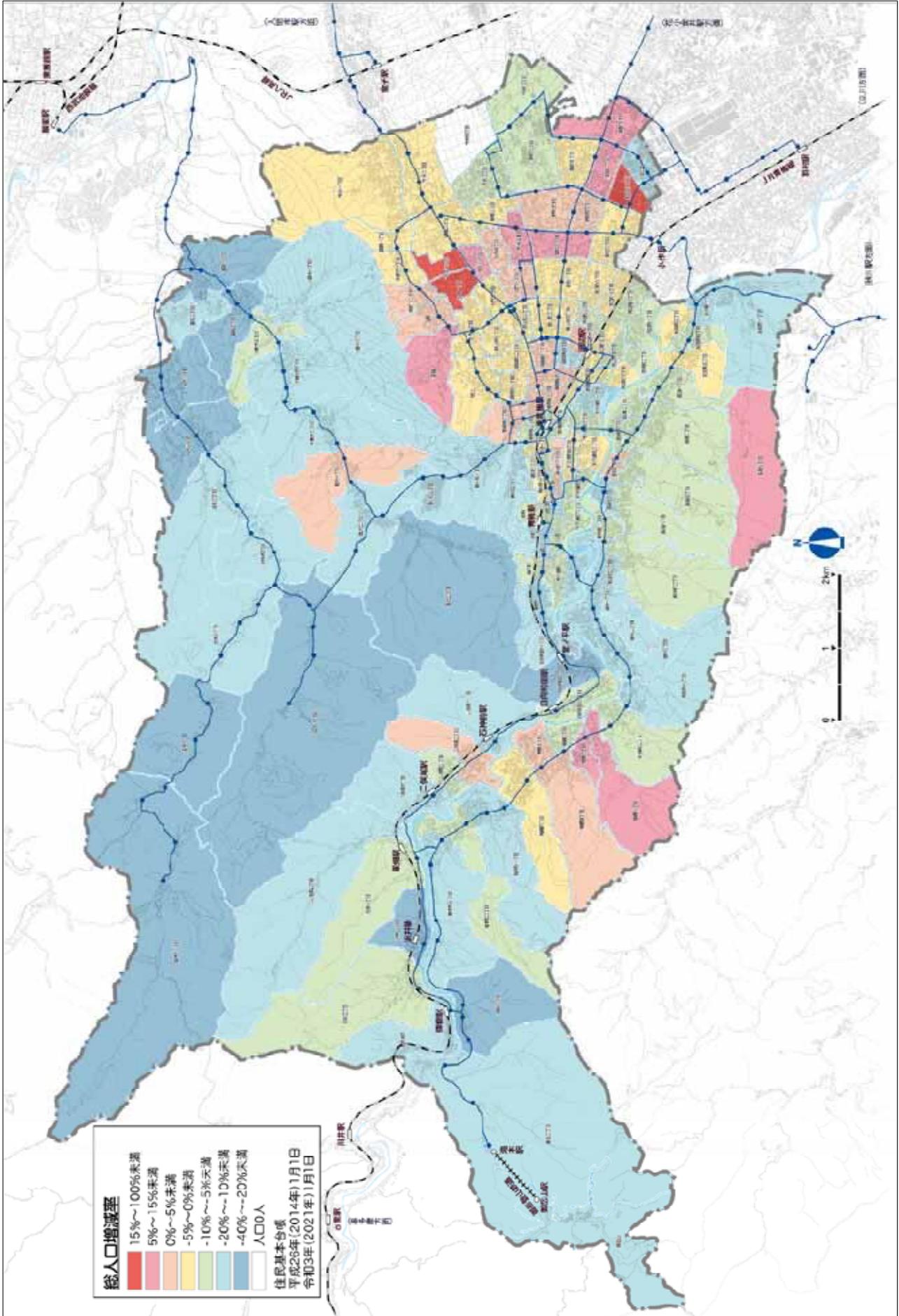
・日向和田2丁目 - 20.4%
・沢井2丁目 - 21.7%
・御岳1丁目 - 31.3%
・富岡1丁目 - 21.7%、富岡3丁目 - 24.0%
・成木1丁目 - 24.7%、成木2丁目 - 34.8%、成木6丁目 - 23.5%、 成木7丁目 - 23.6%、成木8丁目 - 22.9%

⑤従業者数（平成28年経済センサス）……図2-4参照

従業者数が500人以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・今井1丁目902人

図 2-3 町丁別人口・増減率（平成26年1月 - 令和3年1月）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

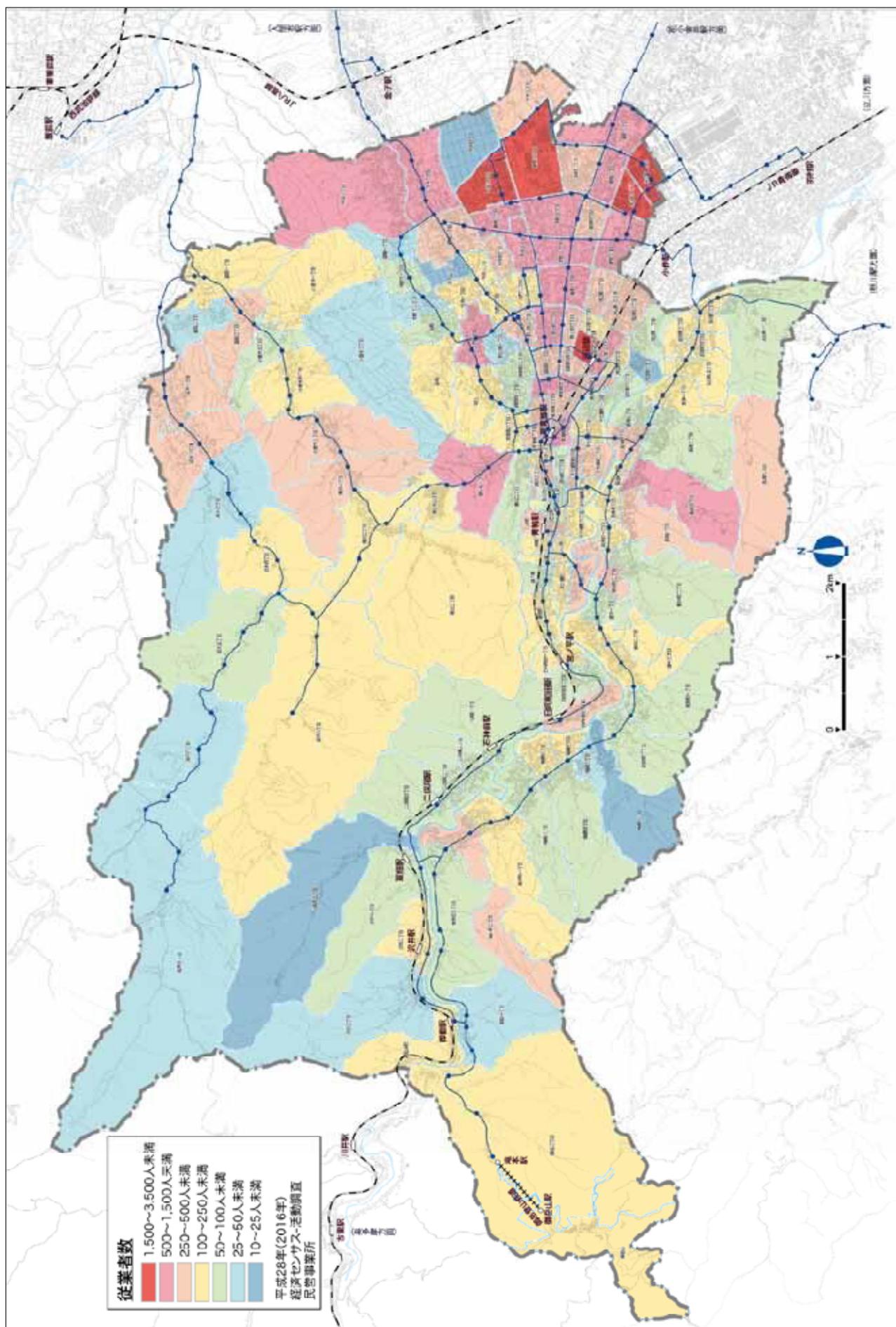
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-4 町丁別従業者数（平成 28 年経済センサス）



(3) 主要な施設等の立地状況

① 主な公共・福祉施設等……図2-5参照

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過していません。

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過していません。

② 主な商業施設等……図2-6参照

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、大規模小売店舗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イオンスタイル河辺や西友河辺店などがあります。

③ 主な医療・保健施設等……図2-7参照

病院は青梅駅周辺より東部に多く立地しています。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……図2-8参照

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過していません。

河辺町6丁目に河辺市民センターがありますが、路線バスが近くを通過していません。

⑤ 主な観光施設……図2-9参照

観光スポットの集積地は、主に御岳山、御岳渓谷、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。

・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、入市32-1、入市32-3、河11
・日の出山・吉野梅郷コース	御10、御11、梅76丙、梅01

図 2-5 主な公共・福祉施設等

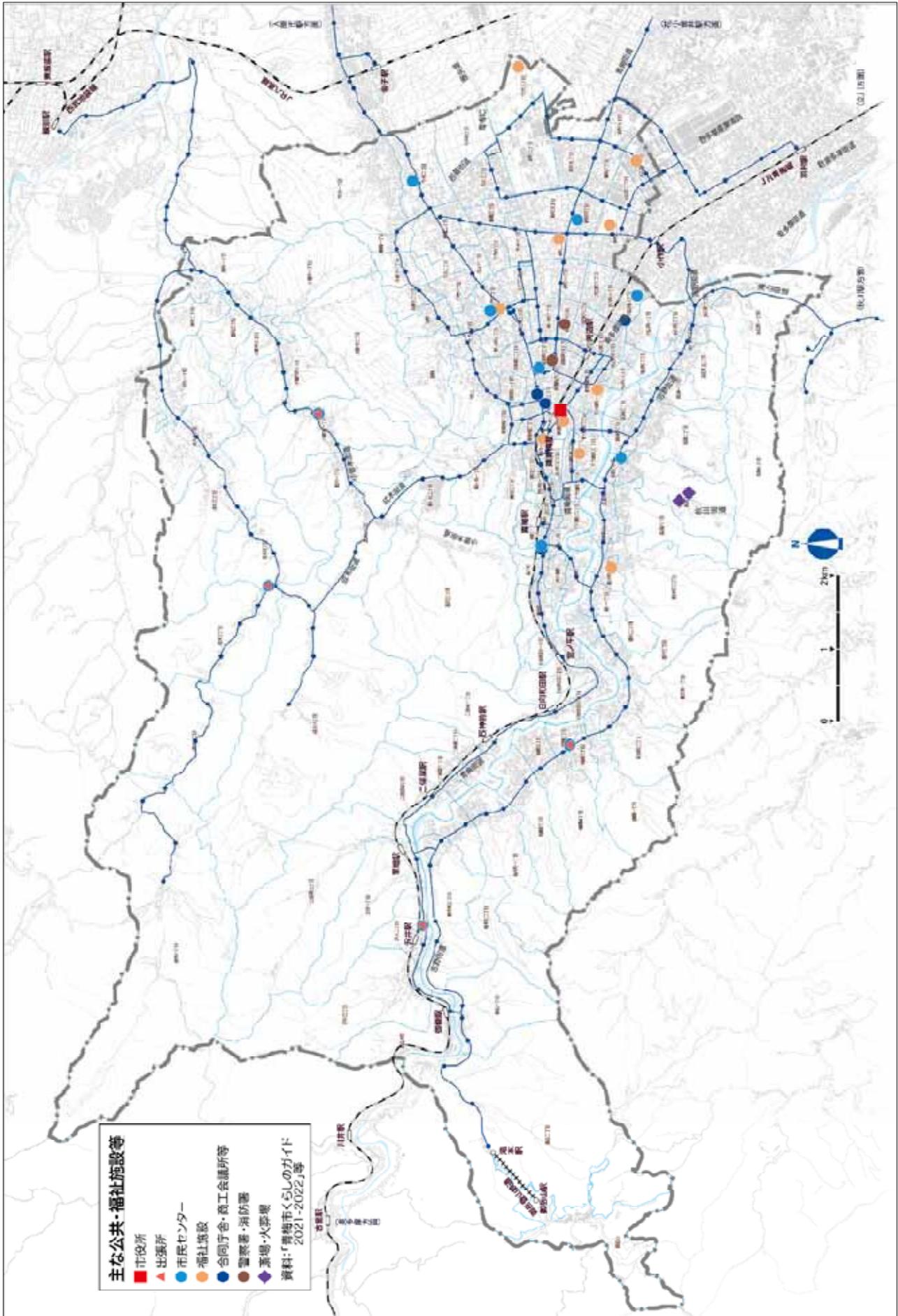
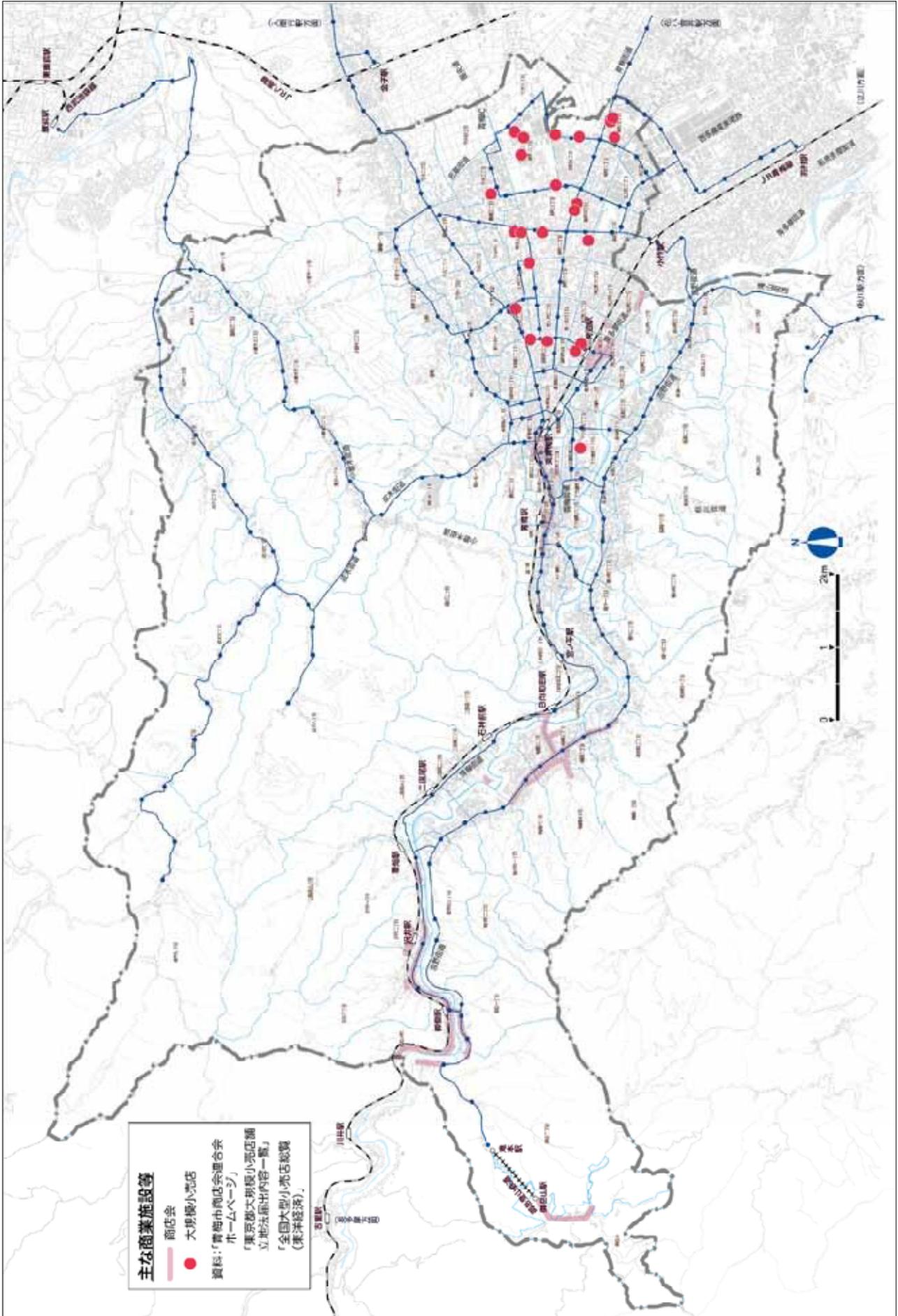


図 2-6 主な商業施設等



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-7 主な医療・保健施設等

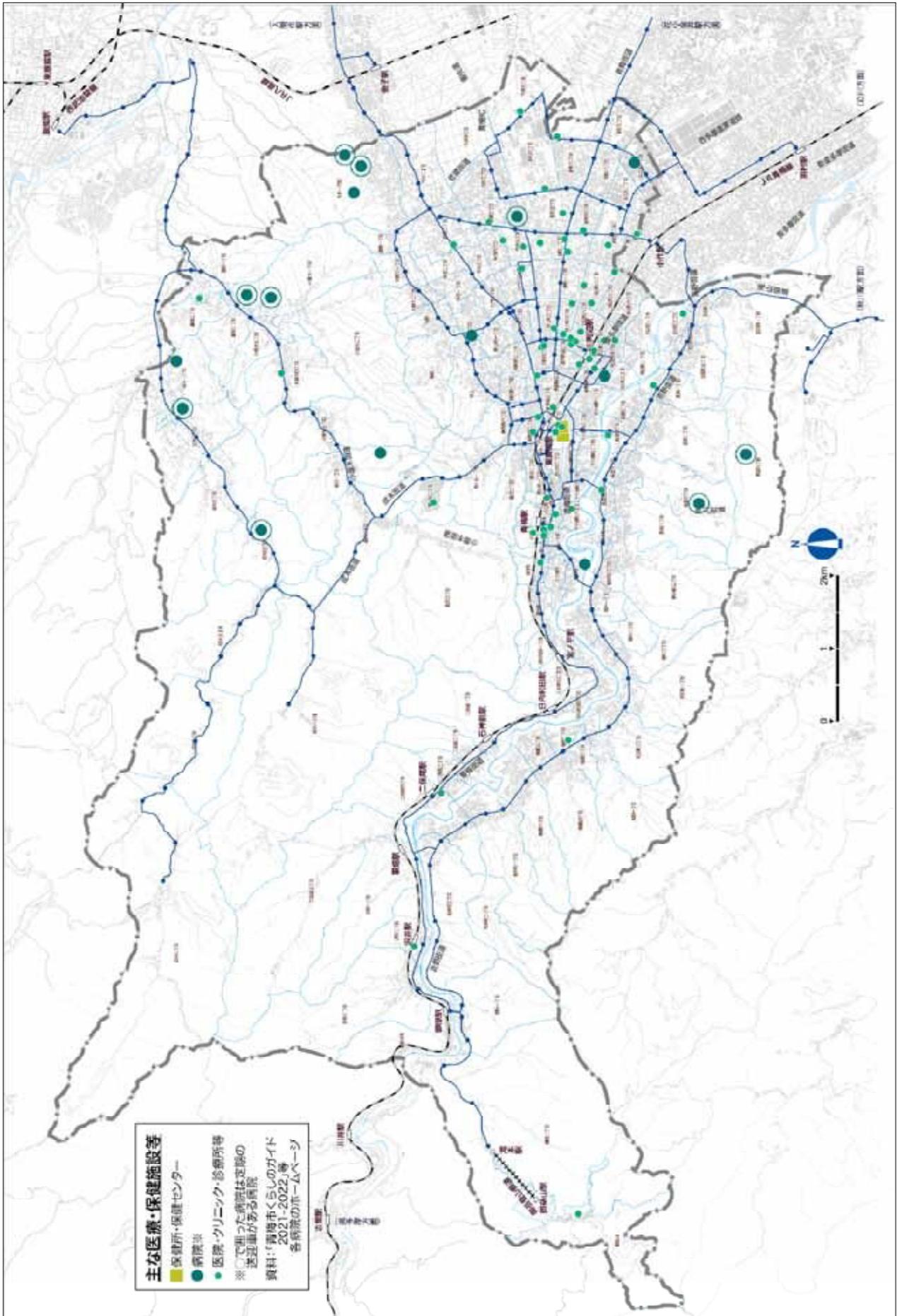
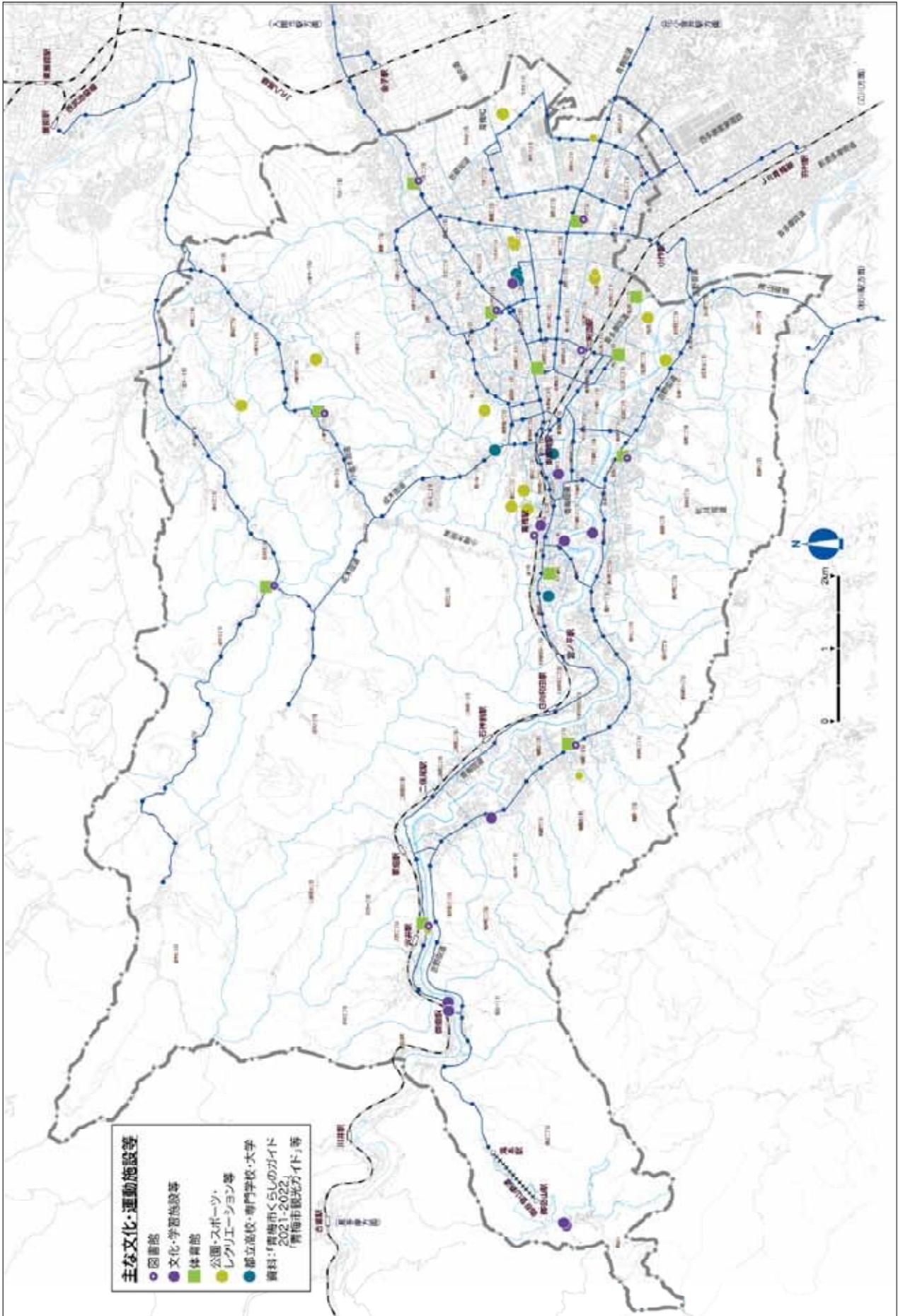


図 2-8 主な文化・運動施設等



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

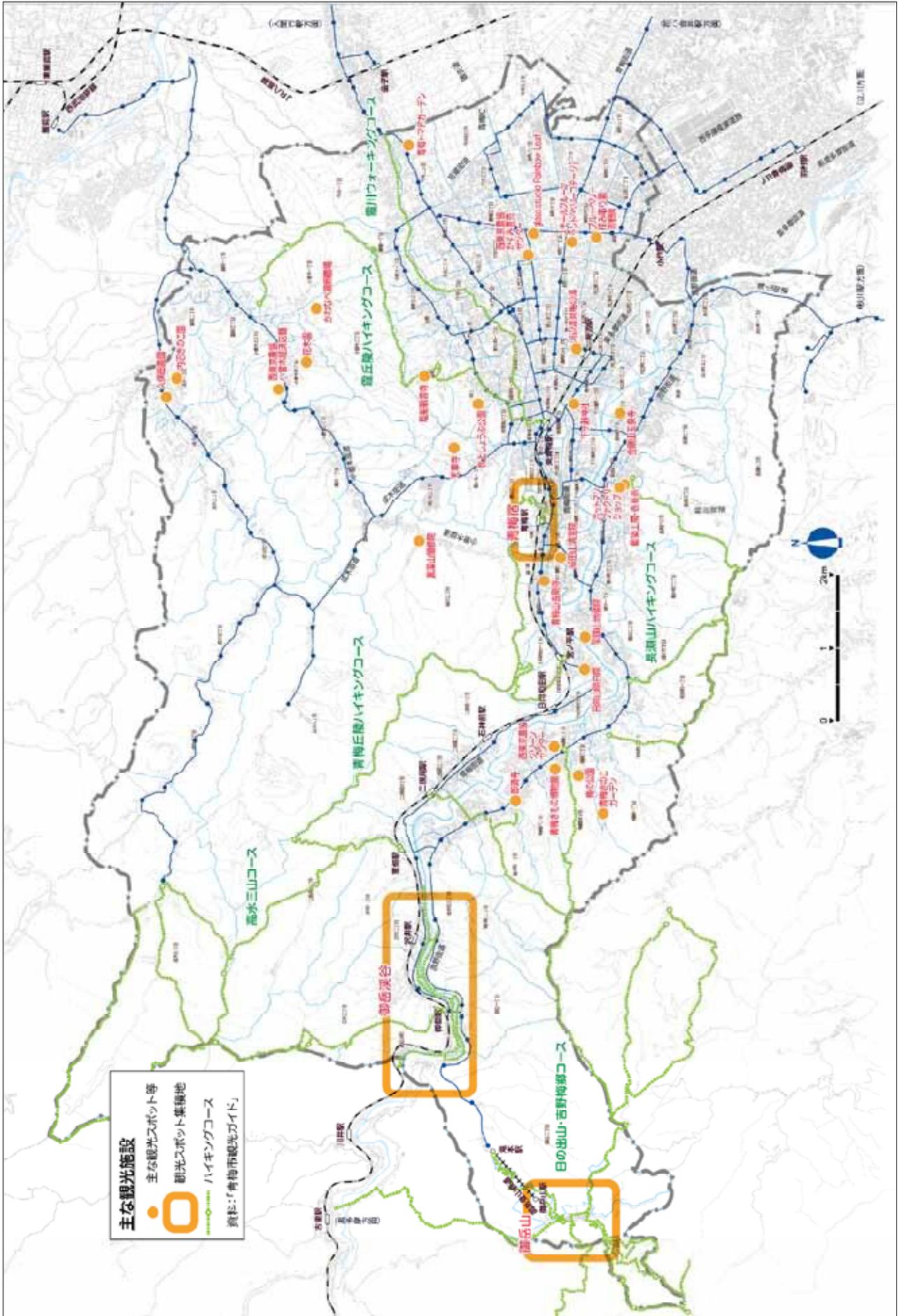
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-9 主な観光施設



(4) 観光

① 主な観光地への交通手段別来訪

下表は、交通手段別に市内の主な観光地を来訪者が多い順に示したものです。

観光のモビリティ・マネジメント*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。下表により観光地ごとに交通手段別の来訪者の多寡が分かるため、どこの観光地でどのような取組をすべきかの根拠データの1つとなります。

表 2-6 交通手段別の主な観光地（平成30年の平日）

交通手段	主な観光地（来訪者が多い順）
公共交通	1. 武蔵御嶽神社 2. 塩船観音寺 3. 東京バーディクラブ 4. 御岳山 5. かんぼの宿青梅（現：亀の井ホテル青梅） 6. 総合体育館（現：住友金属鉦山アリーナ青梅） 7. 青梅リバーサイドパーク
自動車	1. 東京バーディクラブ 2. 青梅ゴルフ倶楽部 3. 青梅リバーサイドパーク 4. かんぼの宿青梅（現：亀の井ホテル青梅） 5. 塩船観音寺 6. 小澤酒造 7. 武蔵御嶽神社

出典：経済産業省と内閣官房による地域経済分析システム

② 市内の観光イベントに関すること

市外も含め公共交通利用が期待されるイベントについては、公共交通サイドからの移動支援が望まれます。

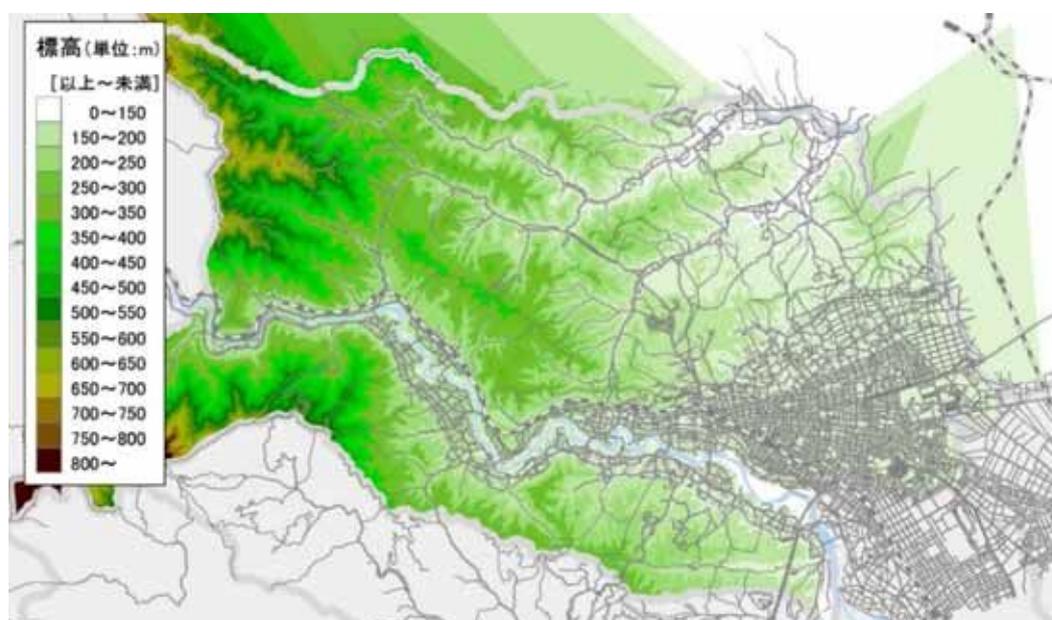
3 公共交通の状況

(1) 地形

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。



図 2-10 地形



出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）

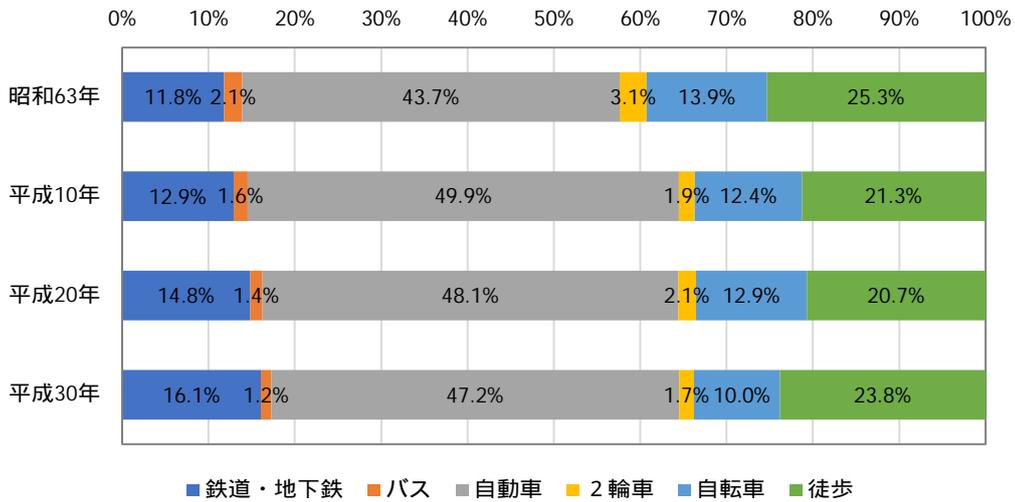
(2) 青梅市内の交通

①交通分担率

東京都市圏パーソントリップ調査*によると、市内の交通手段の分担率は、自動車が一番多く、その割合は平成10年から平成30年にかけて若干減少している傾向にあります。

鉄道の割合は増加傾向にあり、バスの割合は減少傾向にあります。

図 2-11 青梅市内の交通手段分担率

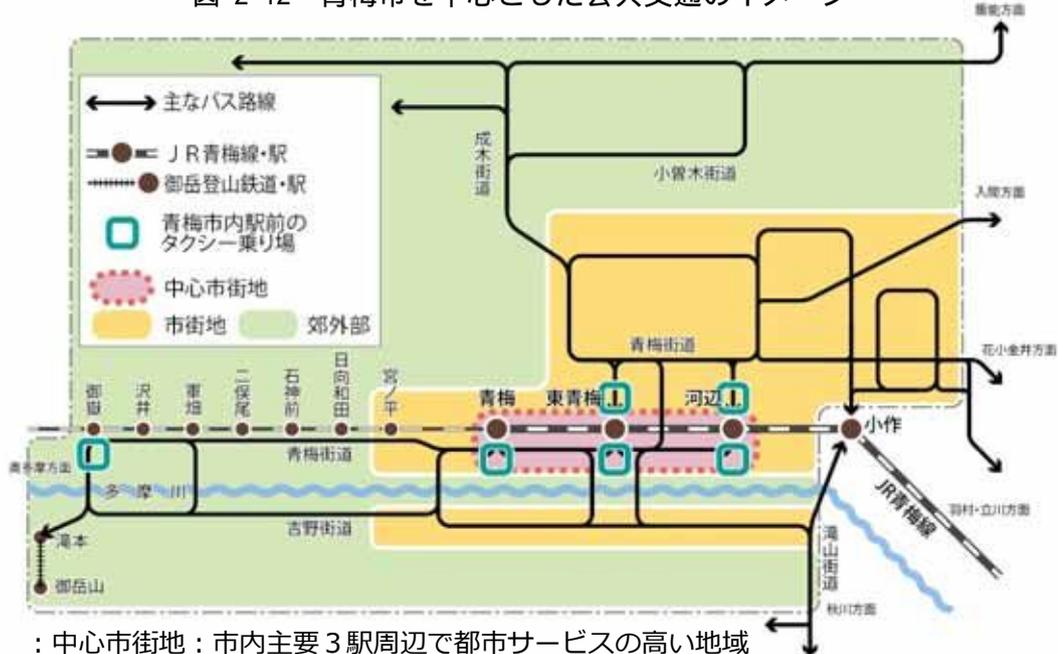


出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

②公共交通のイメージ

JR青梅線が多摩川沿いを東西に貫き、中心市街地の拠点駅となる青梅駅、東青梅駅、河辺駅を中心に、路線バスやタクシー、御岳登山鉄道がサービスを展開しています。

図 2-12 青梅市を中心とした公共交通のイメージ



- ：中心市街地：市内主要3駅周辺で都市サービスの高い地域
- ：市街地：おおむね人口密度が40人/ha以上の地域
- ：郊外部：おおむね人口密度が40人/ha未満の地域

(3) 鉄道

①利用状況

新型コロナウイルス感染症の拡大時の令和3年度における市内の主要3駅（青梅駅、東青梅駅、河辺駅）の乗車人数の合計は、7,750千人/年です。その構成割合はJR河辺駅51%、JR東青梅駅26%、JR青梅駅23%となります。

推移をみると、平成25年度をピークに下降傾向にあり、令和2年度に急減しています。



出典：東京都総務局（東京都統計年鑑）

ただし令和3年度の出典：JR東日本ホームページ 各駅の乗車人員 2021年度

②取組

以下のような取組が進められています。

- ・青梅駅の「話せる指定席券売機」
- ・JR東日本アプリ/どこトレ
- ・定期外利用の発掘(アドベンチャーライン、沿線まちづくりとの連携)
- ・沿線小学校によるJR青梅線活性化のための取組

(4) 路線バス

① 運行便数の変化

主要駅前発の運行便数の総数は、令和2年度は649便、令和4年度は616便であり、33便（5%）の減少となっています。

青梅駅～中郷～小作駅（青21等）、小作駅～菅生高校～秋川駅（小06等）、河辺駅～塩船観音～小作駅（河11等）などの系統が減少しています。

また、河辺駅～明星大学（河13）、河辺駅～イオンモール方面（河15～17）、青梅駅～小作駅西口（青20）が廃止されました。一方で、小作駅～イオンモール経由～阿伎留医療センター（小07）が新設されました。

表 2-7 青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数の変化

発地	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和4－2年度
青梅駅前	239	234	232	▲ 7
東青梅駅北口	63	63	63	0
東青梅駅南口	33	32	32	▲ 1
河辺駅北口	95	92	91	▲ 4
河辺駅南口	37	33	33	▲ 4
小作駅東口	120	112	112	▲ 8
小作駅西口	62	60	53	▲ 9
合計	649	626	616	▲ 33

出典：各年度 青梅市公共交通ガイド

② 系統別路線……図2-14参照

小作駅～菅生高校や御岳駅～ケーブル下（滝本駅）などを除き、多くの系統が青梅駅、河辺駅、東青梅駅に乗り入れています。

③ バス停別運行本数（片道）〈平日〉〈日曜・祝日〉……図2-15、2-16参照

バス路線によるサービスを運行本数で見ると、主要3駅を擁する中心市街地が多い状況にあります。

一方で、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 J R 青梅線と並行する御11系統は、土休日のみ運行しています。

図 2-14 系統別路線バス（令和 4 年度）

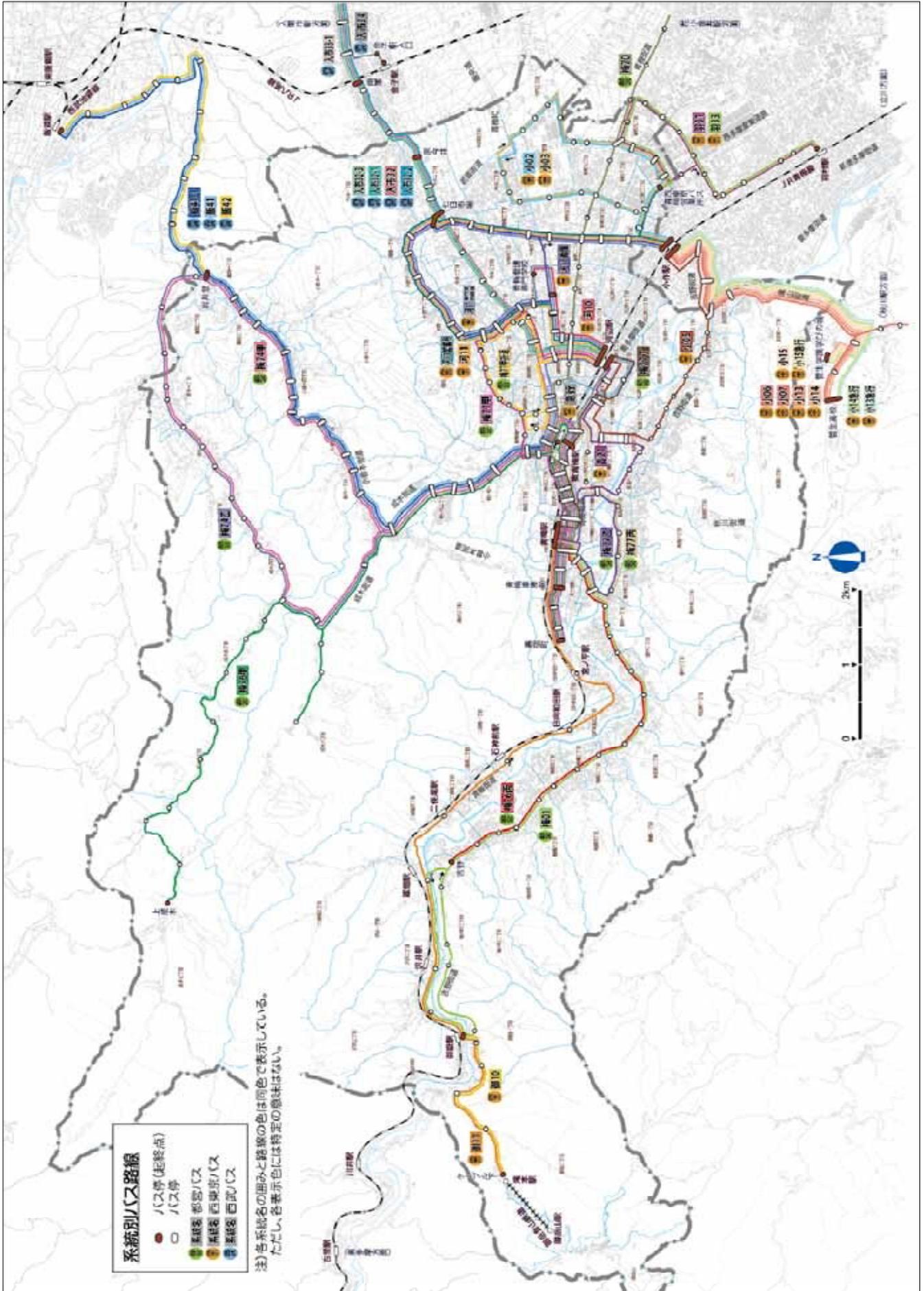
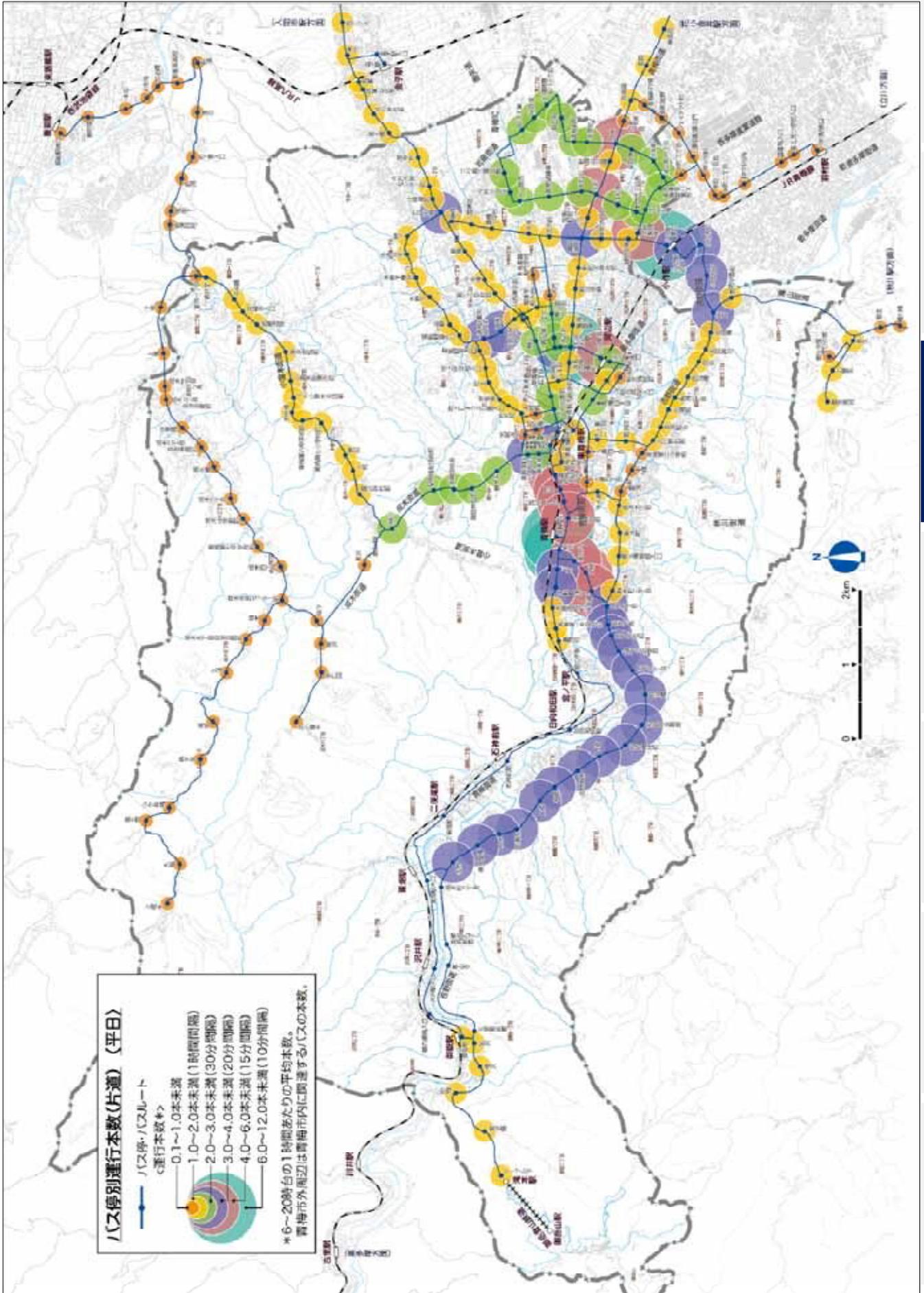


図 2-15 バス停別運行本数（片道） 平日（令和4年度）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

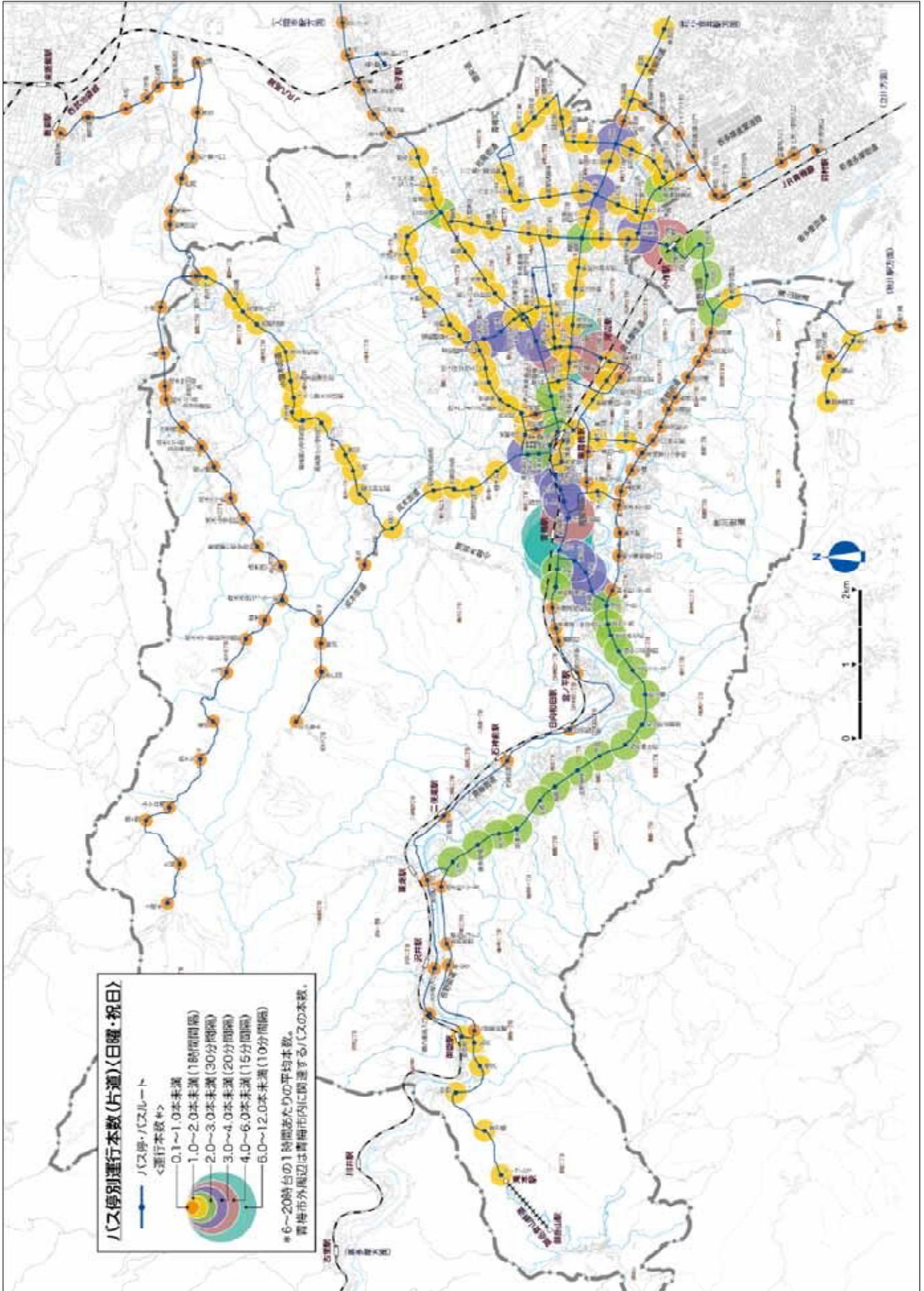
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-16 バス停別運行本数(片道) 日曜・祝日 (令和4年度)



④取組

以下のような取組が進められています。

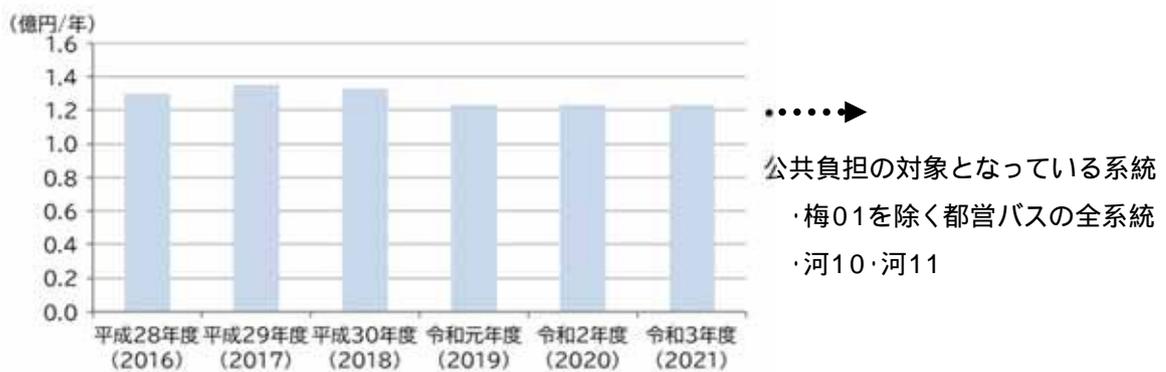
- ・新型コロナウイルス感染症対策(各社)
- ・絵画コンクール(都営)、にしちゅんパスポート65(西東京バス)、アプリの大幅なアップデート(西武バス)

⑤公共負担

現在、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、本市は公費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。

本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1.3倍の約1億2千万円となっています。

図 2-17 青梅市の路線バス公共負担額(最近6年間)



(5) タクシー

①タクシー乗り場

タクシー乗り場は市内では、主要3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)と御嶽駅にあります。

②取組

以下のような取組が進められています。

- ・新型コロナウイルス感染症対策
- ・西多摩地域観光型MaaS*導入支援プロジェクト実証実験に参加
- ・各種サービス
 - ・スマートフォンで簡単・確実に呼べるアプリ【GO】
 - ・はぴママサポートタクシー
 - ・ユニバーサルデザインタクシー、ワゴンタクシー
 - ・定額タクシー など

(6) 鉄道と路線バスのサービス圏外*

① 鉄道と路線バスのサービス圏外の定義付け

鉄道と路線バスのサービス圏外は、青梅市公共交通基本計画（平成25年3月策定）を踏まえ、駅から700mまたはバス停から300m圏外とします。

② 鉄道と路線バスのサービス圏外の状況……図2-19参照

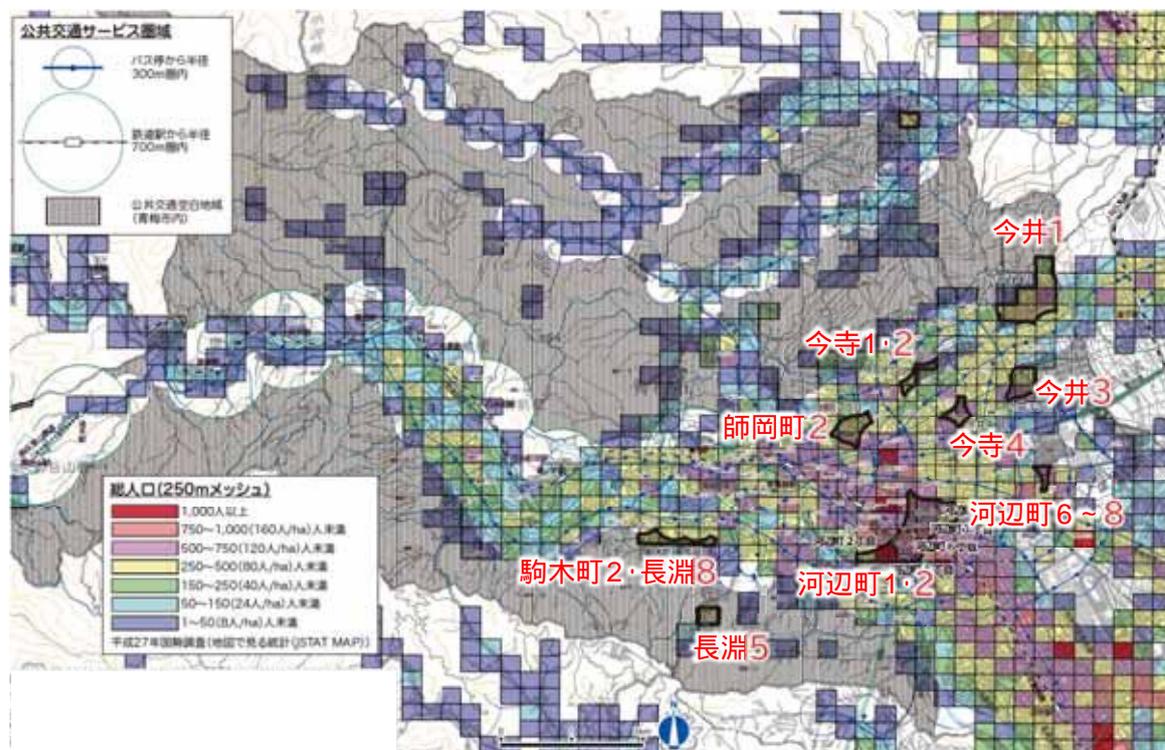
圏外は郊外部で広く占めますが、市街地内においてもみられます。

③ 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区

圏外のうち人口集中地区と同じ密度となる40人/ha以上の主な地区は、以下のとおりです。

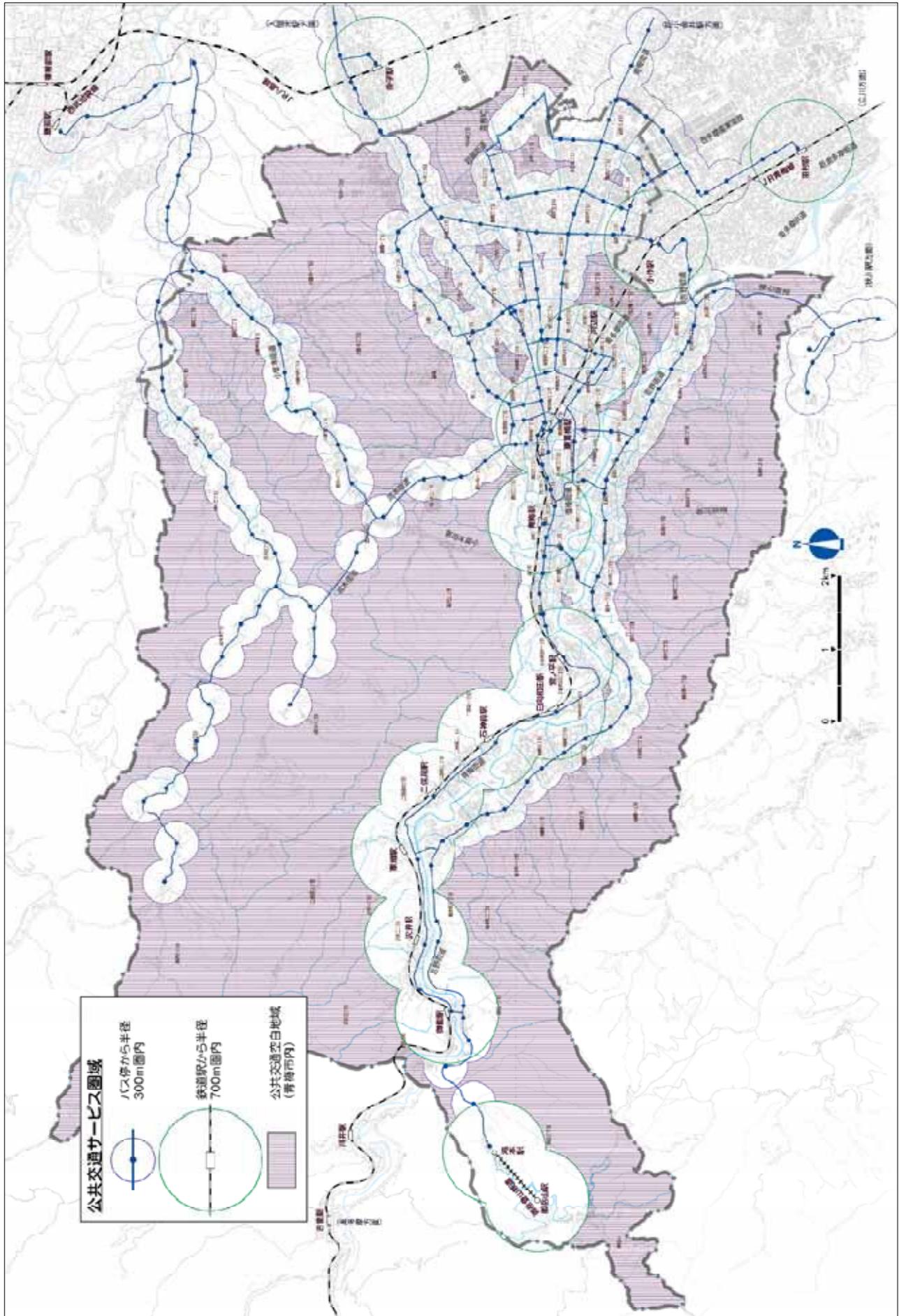
- ・駒木町2丁目・長淵8丁目
- ・長淵5丁目
- ・今寺1・2丁目、今寺4丁目
- ・師岡町2丁目
- ・河辺町1・2丁目、河辺町6～8丁目
- ・今井1丁目、今井3丁目

図 2-18 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区



人口メッシュの出典：平成 27 年国勢調査

図 2-19 鉄道と路線バスのサービス圏外（鉄道駅から700mまたはバス停から300m圏外のエリア）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

(7) 地域の多様な輸送資源

例として、以下のような輸送資源があります。

- ・商業施設無料送迎バス ----- PLAZA5 無料らくらく送迎バス
- ・医療・福祉施設無料送迎バス ----- 病院無料送迎バス
- ・小学校スクールバス ----- 成木小学校スクールバス

①PLAZA5 無料らくらく送迎バス……図2-20参照

商業施設のPLAZA5（千ヶ瀬町3丁目）により、曜日ごとに4つの経路で運行されています。

表 2-8 運行状況

コース	時間帯	運行本数（平日）		備考
		青梅駅発	プラザ5発	
青梅駅シャトル	9～16	10	12	火曜日・土曜日
青梅街道コース	9～14	5	5	水曜日・日曜日
小曾木街道コース	9～15	5	6	木曜日
長淵・駒木・畑中循環コース	8～14	5	4	金曜日

出典：PLAZA5 ホームページ

②病院無料送迎バス……図2-20参照

市内の病院により、平日に一定の本数で運行されています。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。来院者および関係者以外は乗車できません。

表 2-9 主な運行状況

施設所在地	起点	運行本数（平日）	施設数
東部地区	小作駅東口	往路 32本 復路 33本	3施設
中央部地区	河辺駅南口	往路 15本 復路 15本	2施設
北部地区	河辺駅北口	往路 14本 復路 18本	4施設

出典：各病院のホームページ

※このほかに東部地区と仏子駅、北部地区と飯能駅南口を連絡する便がある。

※施設所在地の地区の区分は7ページ参照。

③成木小学校スクールバス……図2-20参照

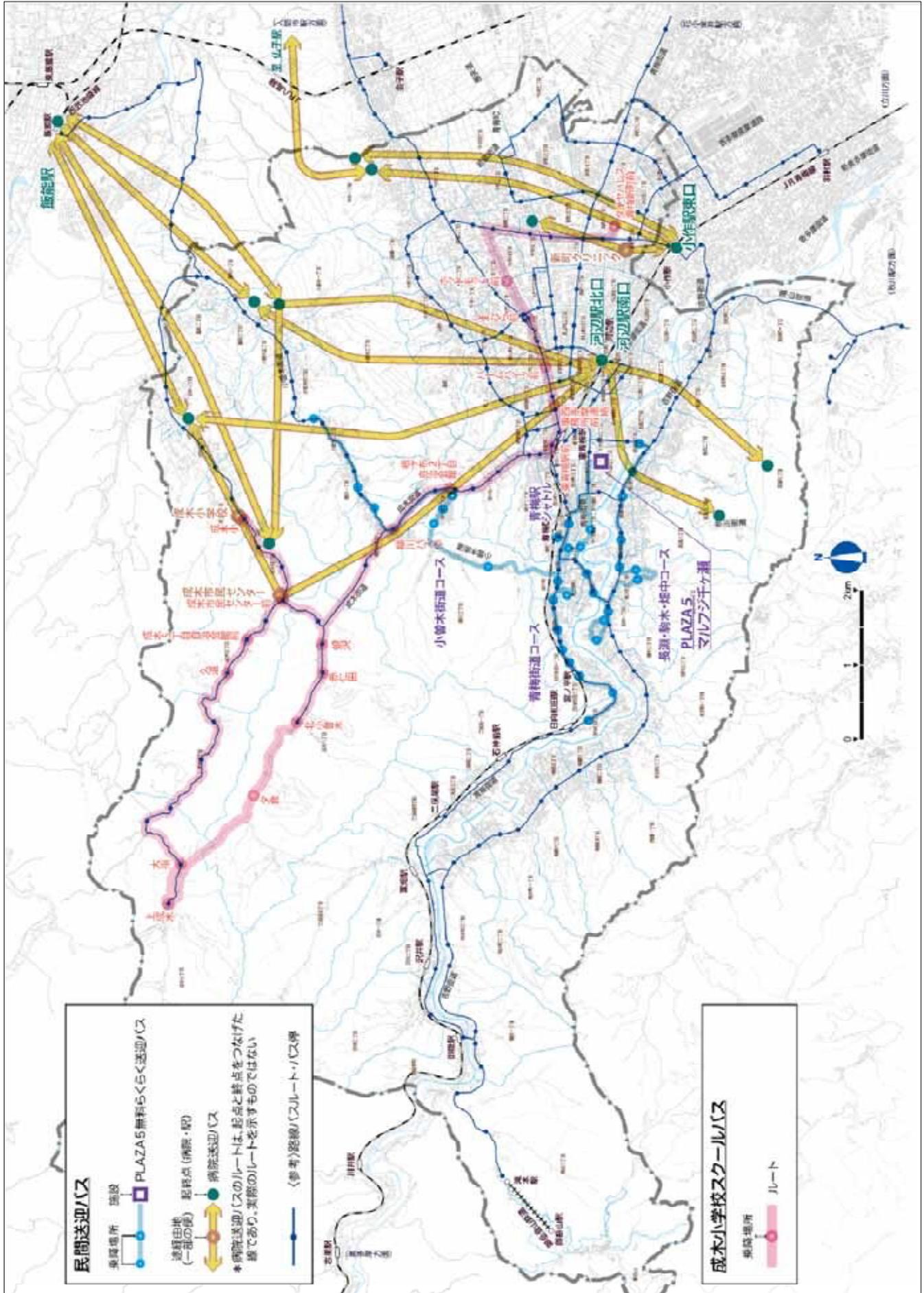
3校統合により開設した成木小学校について、旧校児童の遠距離通学と小規模特別認定校制度導入により遠距離通学となることから、スクールバスが設置されました。

表 2-10 成木小学校スクールバスの概要

項目	概要
対象者	青梅市立成木小学校児童
経緯	平成8年度に成木地区の3校（第八、第九、第十小学校）を統合し、成木小学校を開設 統合に伴い、第九、第十小学校の児童について、遠距離通学となることから、その通学手段を確保することになった。 平成21年度に小規模特別認定校制度を導入したことに伴い、遠距離通学となる児童に対して、スクールバスを適用
事業内容	成木7・8丁目から成木小学校へ向かう児童のため、民間バスに委託
車両の規模	46人乗りバス（正座席37人、補助席8席）
運行状況	月～金：週5日（年間210日） 契約時間：7時～18時 運行本数：朝1便（8：00着）、午後1～3便（14：35発、15：45発、17：00発）ただし時程により運行調整
利用状況	朝1便あたりの平均は 平成23年度：約30人 令和3年度：32人（実数）
運行コース	新町～今寺～野上～師岡～東青梅～柳川～蜷沢～北小曾木～上成木～成木市民センター～成木小学校
運行経費	平成23年度：約430万円 令和3年度：約927万円

出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）教育委員会ヒアリング

図 2-20 地域の多様な輸送資源



4 市民ニーズ（市民アンケートの実施と分析）

（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。郵送およびウェブサイトで回答受付。

実施期間：令和4年2月4日（金）～2月25日（金）

回収結果：2,991票配布に対して1,173票の回収で、回収率は39.2%

表 2-11 アンケートの配布・回収結果

	郵送	ウェブ	計
配付数	3,000票		
有効配付数	2,991票		
回収数	987票	186票（※）	1,173票
回答者数	1,824人	346人	2,170人
有効回収率	33.0%	6.2%	39.2%
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。

（2）全市結果（概要）

- ・利用できる乗り物を持っていない人は約7%です。
- ・日常の外出で困っている人は、年代は10・20代と70代、目的は買物や通勤・通学です。その理由は、「希望の時間にバスがない」「手段がなく徒歩や自転車は大変」「坂で大変」です。
- ・駅までの交通手段で「自家用車」と「家族の送迎」に着目すると、小作駅、東青梅駅、河辺駅が10%以上あります。
- ・自宅からバス停までは、5～7分未満の約16%が最も多い状況にありますが、10分以上は約9%です。特に、時間がかかるバス停は11あります。
- ・路線バスの改善要望は、「本数」と「路線維持」と「新設」です。
- ・路線バスに公共負担があることを認識していないのは約74%ですが、平成23年度調査では約77%でしたので、周知が浸透されているとはいえません。
- ・路線バスは「維持すべき」が多く「対策を講ずべき」が続きます。平成23年度調査とくらべると逆転しています。
- ・新たな市民参加型の公共交通利用促進策に関心がある人が、一定程度います。

①属性

乗り物がある人は、「自分で運転する自動車」の68.8%が最も多く、「自転車」の38.2%が続きます。「自分で運転する自動車」と「乗せてもらう自動車」をあわせると、90.1%になります。

Q2. 世帯構成 (世帯)

SA	割合
1 一世代 (一人)	11.6%
2 一世代 (二人以上)	42.5%
3 二世代 (親と子など)	38.4%
4 三世代 (親と子と孫など)	5.5%
5 その他	0.3%
無回答	1.8%
合計(人)	100%

Q7. 運転免許証 (個人)

SA	割合
1 所持している	82.2%
2 所持しているが、自主返納を考えている	1.3%
3 所持していたが、自主返納した	2.5%
4 所持していない (免許更新せず失効した方を含む)	13.0%
無回答	0.9%
合計(人)	100%

Q5. 年齢 (個人)

SA	割合
1 18歳未満	0.7%
2 18~19歳	1.1%
3 20~29歳	5.8%
4 30~39歳	7.1%
5 40~49歳	14.1%
6 50~59歳	20.3%
7 60~69歳	22.4%
8 70~74歳	17.2%
9 75歳以上	10.0%
無回答	1.3%
合計(人)	100%

Q8. 自動車やバイク、自転車など、普段自由に利用できるもの (個人)

MA	割合
1 自分で運転する自動車を持っている	68.8%
2 乗せてもらう自動車がある	21.3%
3 バイクを持っている	5.9%
4 自転車を持っている	38.2%
5 利用できる乗り物は持っていない	6.6%
6 その他	0.1%
無回答	0.9%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

②日常生活における外出の移動の困難さ

日常の外出で、「困っている」は14.2%ですが、年齢別では18~19歳・20歳台と70歳台以上が多い状況にあります。また移動目的は、「買物」の33.4%が最も多く、「通勤」の23.7%、「通院」の19.8%が続きます。

困っている人の理由は、「路線バスはあるが、希望の時間に合わない」の51.3%が最も多く、「交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変」の39.6%、「どこに行くにも坂があるため、大変」の37.7%が続きます。交通手段がないまたは遠いことを問題としているのは95.2%で、路線バスを問題としているのは93.5%です。

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか (個人)

SA	割合
1 困っている	14.2%
2 困っていない	82.9%
無回答	2.9%
合計(人)	100%

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか (個人) × Q5. 年齢 (個人)

SA	外出時の移動	
	年齢	割合
1 18歳未満		13.3%
2 18~19歳		34.8%
3 20~29歳		19.2%
4 30~39歳		14.3%
5 40~49歳		10.7%
6 50~59歳		11.6%
7 60~69歳		10.7%
8 70~74歳		15.2%
9 75歳以上		24.0%
無回答		25.0%
合計(人)		14.2%

Q12. 日常生活での「外出時の移動」で、困っている場合の移動内容 (個人)

※Q11: 困っている人

3. 移動目的

SA	割合
1 通勤	23.7%
2 通学	3.9%
3 買物	33.4%
4 通院	19.8%
5 その他	10.1%
無回答	9.1%
合計(人)	100%

Q13. 「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容 (個人)

※Q11: 困っている人

MA	割合
1 交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変	39.6%
2 交通手段がなく、送迎やタクシーが必要	20.5%
3 路線バスはあるが、希望の時間に合わない	51.3%
4 自宅などの出発地から、利用するバス停が遠い	23.1%
5 施設などの目的地から、利用するバス停が遠い	12.0%
6 どこに行くにも坂があるため、大変	37.7%
7 近くに病院やスーパー・コンビニがない	35.4%
8 身体に障がいがあり、路線バスを利用しづらい	7.1%
9 その他	11.7%
無回答	5.8%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

③自宅から駅までの移動、鉄道の利用

自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の駅までの交通手段は、「徒歩」の53.7%が最も多く、「路線バス」の15.9%、「自転車」の12.5%、「自家用車」の10.1%が続きます。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

1. 普段の鉄道利用

SA	割合
1 利用する	51.1%
2 利用しない	46.9%
無回答	2.1%
合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人
3. 駅までの交通手段

SA	割合
1 徒歩	53.7%
2 自転車	12.5%
3 バイク	1.4%
4 自家用車	10.1%
5 路線バス	15.9%
6 家族の送迎	4.8%
7 タクシー	0.5%
8 その他	0.0%
無回答	1.3%
合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人
5. 鉄道の利用目的

SA	割合
1 通勤	31.4%
2 通学	4.7%
3 買物	32.1%
4 通院	7.9%
5 その他	20.4%
無回答	3.4%
合計(人)	100%

駅ごとにみると、市内の駅までは「徒歩」が最も多い状況にあります。徒歩以外では、「路線バス」が青梅駅、小作駅、御嶽駅で20%台にあります。また、「自転車」が小作駅で23.8%、石神前駅、河辺駅、日向和田駅で10%台にあります。

また、「自家用車」と「家族の送迎」に着目すると、小作駅で24.9%、東青梅駅で15.3%、河辺駅で12.3%と、いずれも10%以上あります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

2. 最寄りの駅名 × 3. 駅までの交通手段

SA	路線	駅	交通手段							割合	
			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		
1	JR青梅線	青梅駅	60.3%	2.2%	2.9%	6.6%	25.7%	2.2%	0.0%	0.0%	100%
2		東青梅駅	64.2%	5.3%	1.6%	9.5%	12.1%	5.8%	1.1%	0.5%	100%
3		河辺駅	58.6%	12.9%	1.2%	8.1%	13.5%	4.2%	0.9%	0.6%	100%
4		宮ノ平駅	96.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
5		日向和田駅	81.3%	10.4%	0.0%	0.0%	2.1%	6.3%	0.0%	0.0%	100%
6		石神前駅	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
7		二俣尾駅	96.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	100%
8		軍畑駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
9		沢井駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
10		御嶽駅	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
11		小作駅	28.9%	23.8%	1.1%	18.3%	20.9%	6.6%	0.0%	0.4%	100%
12		羽村駅	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
13		川井駅	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	無回答・青梅線以外の駅		23.7%	16.9%	0.0%	13.6%	23.7%	5.1%	0.0%	16.9%	100%
	合計(人)		53.5%	12.9%	1.3%	10.7%	15.9%	4.9%	0.4%	1.3%	100%

自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の最寄り駅は、「河辺駅」の30.1%が最も多く、「小作駅」の24.6%、「東青梅駅」の17.1%、「青梅駅」の12.3%が続きます。青梅駅より西側のJR青梅線の市内の駅をあわせると、10.6%になります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

2. 最寄りの駅名

SA	路線	駅	実数	割合
1	JR青梅線	青梅駅	136	12.3%
2		東青梅駅	190	17.1%
3		河辺駅	333	30.1%
4		宮ノ平駅	25	2.3%
5		日向和田駅	48	4.3%
6		石神前駅	6	0.5%
7		二俣尾駅	25	2.3%
8		軍畑駅	3	0.3%
9		沢井駅	4	0.4%
10		御嶽駅	5	0.5%
11		小作駅	273	24.6%
12		羽村駅	1	0.1%
13		川井駅	0	0.0%
14	JR八高線	金子駅	7	0.6%
15	御岳登山鉄道	滝本駅	0	0.0%
16		御岳山駅	0	0.0%
17	西武池袋線	飯能駅	3	0.3%
18		入間市駅	1	0.1%
無回答			48	4.3%
合計(人)			1,108	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

5. 鉄道の利用目的

SA	割合
1 通勤	31.4%
2 通学	4.7%
3 買物	32.1%
4 通院	7.9%
5 その他	20.4%
無回答	3.4%
合計(人)	100%

Q18. JR青梅線を利用しやすくするために必要なこと（個人）

MA	割合
1 運行本数を増やす	32.9%
2 始発便をもっと早くする	6.5%
3 終発便をもっと遅くする	9.2%
4 青梅特快を増便する	43.1%
5 遅延しない	14.3%
6 駅施設の改善	18.8%
7 特になし（現状のままでよい）	29.9%
8 その他	5.1%
無回答	6.0%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

④自宅からバス停までの移動

自宅からバス停までの所要時間は、「5～7分未満」の15.9%が最も多く、「3分未満」の10.0%、「3～5分未満」の7.7%が続きます。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

3. バス停までの所要時間

SA	割合
1 3分未満	10.0%
2 3～5分未満	7.7%
3 5～7分未満	15.9%
4 7～10分未満	2.4%
5 10～15分未満	5.9%
6 15～20分未満	2.0%
7 20～25分未満	0.5%
8 25分以上	0.3%
無回答	55.2%
合計(人)	100%

自宅からバス停までの所要時間が10分以上と回答した割合が30%以上のバス停は、全回答のあった154のバス停のうち27のバス停となります。50%以上であると下の枠内に示す11のバス停となります（ただし駅前にあるバス停は除きます）。

長淵一丁目	上長淵	霞台第二住宅	木野下	新田山公園	市営住宅
三ツ原工業会館	常福寺入口	岩蔵温泉	成木市民センター前	成木四丁目	

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）
2. 最寄りのバス停名(1)× 3. バス停までの所要時間（割合が30%以上）

SA	地区(町)	バス停名	バス停までの所要時間			割合 計
			10分未満	10分以上	無回答	
6	本町	青梅駅前	41.2%	47.1%	11.8%	100%
11	裏宿町	裏宿町	11.1%	44.4%	44.4%	100%
24	長淵	長淵一丁目	40.0%	60.0%	0.0%	100%
26	長淵	上長淵	50.0%	50.0%	0.0%	100%
49	野上町	霞台第二住宅	0.0%	50.0%	50.0%	100%
51	大門	塩船観音入口(都営バス)	60.0%	40.0%	0.0%	100%
53	塩船	塩船観音入口(西東京バス)	66.7%	33.3%	0.0%	100%
55	木野下	木野下	0.0%	100.0%	0.0%	100%
65	東青梅	東青梅駅北口	25.0%	50.0%	25.0%	100%
78	新町	新田山公園	0.0%	100.0%	0.0%	100%
79	新町	鈴法寺跡	16.7%	33.3%	50.0%	100%
95	河辺町	河辺駅南口	48.5%	36.4%	15.2%	100%
97	河辺町	河辺駅北口	58.6%	31.0%	10.3%	100%
100	藤橋	市営住宅	33.3%	66.7%	0.0%	100%
103	今井	今井市民センター前	64.7%	35.3%	0.0%	100%
104	今井	今井三丁目	55.6%	44.4%	0.0%	100%
106	今井	三ツ原工業会館	25.0%	50.0%	25.0%	100%
107	今井	七日市場	37.5%	37.5%	25.0%	100%
108	今井	三ツ原西	66.7%	33.3%	0.0%	100%
119	梅郷	吉野梅林	53.3%	33.3%	13.3%	100%
123	柚木町	柚木	66.7%	33.3%	0.0%	100%
128	富岡	常福寺入口	0.0%	100.0%	0.0%	100%
129	富岡	岩蔵温泉	20.0%	80.0%	0.0%	100%
138	黒沢	柳川	46.2%	30.8%	23.1%	100%
144	成木	成木市民センター前	0.0%	100.0%	0.0%	100%
145	成木	成木四丁目	0.0%	100.0%	0.0%	100%
152	市外	小作駅東口(羽村市)	0.0%	100.0%	0.0%	100%
		無回答	4.2%	1.3%	94.5%	100%
		合計(人)	36.0%	8.8%	55.2%	100%

⑤路線バスの利用

自宅からの路線バス利用は、「利用する」が22.8%で、「利用しない」が74.8%です。平成23年度調査の「利用する」は21%であり、同様の傾向にあります。

利用頻度は、「週5日以上」「週3～4日」ともに7.9%です。平成23年度調査の「週5日以上」は13%、「週3～4日」は15%であったことから、かなり低下しています。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

5. 路線バスの利用目的

SA	割合
1 通勤	25.5%
2 通学	2.2%
3 買物	30.4%
4 通院	13.0%
5 その他	23.1%
無回答	5.9%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

7. 路線バスの利用頻度

SA	割合
1 週5日以上	7.9%
2 週3～4日	7.9%
3 週1～2日	15.2%
4 週1日未満	46.8%
無回答	22.3%
合計(人)	100%

改善要望で最も多いのは「本数に関すること」の54.2%、次いで「路線維持、新設に関すること」の26.9%です。

Q17. 青梅市内の「現在の路線バスのサービス」についての改善要望（個人）
※Q15-1：路線バスを利用する人（改善要望がある方）

MA	割合
1 本数：全般	21.4%
2 本数：時間(帯)	21.4%
3 本数：経路、系統	11.4%
4 乗り継ぎ改善	11.4%
5 路線維持、新設	26.9%
6 運転・走行・車内環境	14.9%
7 バス停	6.5%
8 バス車両	6.0%
9 その他（改善要望以外）	3.5%
合計(人)	100%
合計(件)	-

⑥ タクシーの利用

タクシーを利用しやすくするために必要なことは、「特になし（現状のままでよい）」の42.7%が最も多く、「定額運賃制度の導入」の32.0%、「予約しやすくする」の23.0%が続きます。

Q19. タクシーを利用しやすくするために必要なこと（個人）

MA	割合
1 予約しやすくする	23.0%
2 車両の乗降が楽にできる	7.5%
3 車いすの乗降ができる	7.4%
4 定額運賃制度（※）の導入	32.0%
5 特になし（現状のままでよい）	42.7%
6 その他	6.0%
無回答	8.0%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

※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

⑦ 路線バスの今後の維持・継続

路線バスの必要性は、「必要な時にないと困る」の60.2%と、「将来ないと困る」の60.1%が多く、「駅から遠い人やクルマのない人には必要」の53.2%が続きます。

路線バスへの公共負担は、「知らなかった」をあわせると74.2%になります。平成23年度調査では、あわせて77%でしたので、若干の減少はみられるものの、周知が浸透されているとはいえません。

Q20. 地域を運行する路線バスの必要性について（世帯）

MA	割合
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	19.1%
2 普段は利用していないが、必要な時にないと困る	60.2%
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	60.1%
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	53.2%
5 あまり必要性を感じない	2.9%
6 わからない	0.6%
無回答	3.6%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）

1. 青梅市の路線バスに関する公共負担の状況について

SA	割合
1 知っていた	23.2%
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	24.2%
3 知らなかった	50.0%
無回答	2.6%
合計(人)	100%

路線バスを維持するための公共負担は、「維持すべき」の35.0%が最も多く、「高いので対策を講ずべき」の33.1%が続きます。平成23年度調査では、前者は44%、後者は47%でした。

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）
2.現在の路線バスを維持するための公共負担について

SA		割合
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	10.0%
2	公共負担をそのまま継続して、路線バスを維持していくべき	35.0%
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	33.1%
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	2.2%
5	わからない	10.6%
6	その他	5.6%
	無回答	3.5%
	合計(人)	100%

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）
2.現在の路線バスを維持するための公共負担について（その他）

MA		割合
1	バス車両の小型化	24.2%
2	コミュニティバス等の運行	22.7%
3	運賃補助の低減等	6.1%
4	運行、運営内容等の効率化、利便性向上	34.8%
5	全般的な対策	19.7%
	合計(人)	100%
	合計(件)	-

⑧市民参加型の公共交通利用促進策

市民参加型の公共交通利用促進策は、「J R 青梅線を活性化する応援隊」の36.6%が最も多く、「公共交通サポーター制度」の32.7%が続きます。

Q23. 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（世帯）

MA		割合
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）	16.0%
2	公共交通サポーター制度（※）	32.7%
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）	7.0%
4	J R 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J R 青梅線の利用を促進）	36.6%
5	その他	10.9%
	無回答	24.8%
	合計(人)	100%
	無回答除く合計(件)	-

※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

⑨平成23年度アンケート調査との比較

次ページに示すとおりです。

表 2-12 平成 23 年度アンケート調査との比較

	平成 23 年度調査 (%)	令和 3 年度調査 (%)
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 配布回収：平成 23 年 12 月 配布数：3,000 票 回収数：1,231 票 回収率：41% 	<ul style="list-style-type: none"> 配布回収：令和 4 年 2 月 配布数：2,991 票 回収数：1,173 票 …新型コロナウイルス感染症の拡大時 回収率：39%
年齢	・60 歳以上 (45※)	・60 歳以上 (50) …上昇
外出時の移動	・困っている (25)	・困っている (14) …低下
「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容	1 位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (34) 2 位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (24)	1 位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (51) …上昇 2 位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (40)
最寄り駅	1 位：河辺 (33) 2 位：小作 (24) 3 位：東青梅 (18) 4 位：青梅 (13)	1 位：河辺 (30) …上昇 2 位：小作 (25) 3 位：東青梅 (17) …不変 4 位：青梅 (12)
最寄りの駅までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩 (54) 自転車・バイク (15) 自家用車 (11) 路線バス (19) 	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩 (54) 自転車・バイク (14) 自家用車と家族の送迎 (15) 路線バス (16) …低下
自宅からの路線バス利用	・利用する (21)	・利用する (23)
路線バスの利用目的	1 位：通勤・通学 (27) 2 位：買物 (25) 3 位：病院 (17)	1 位：買物 (30) …通勤・通学から買物 2 位：通勤・通学 (28) 3 位：通院 (8)
自宅からの路線バス利用の頻度	<ul style="list-style-type: none"> 週 5 日以上 (13) 週 3～4 日 (15) 週 1～2 日 (26) 週 1 日未満 (46) 	<ul style="list-style-type: none"> 週 5 日以上 (8) 週 3～4 日 (8) …低下 週 1～2 日 (15) 週 1 日未満 (47)
路線バスサービスの「満足+やや満足」	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路、バスの行先 (56) 始発時刻 (平日) (35) 始発時刻 (休日) (33) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路、バスの行先 (31) …低下 始発時刻 (平日) (22) 始発時刻 (休日) (19)
路線バスサービスの「やや不満+不満」	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数 (平日) (42) 運行本数 (休日) (39) バス停でのバス待ち環境 (34) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数 (平日) (50) …上昇 運行本数 (休日) (45) バス停でのバス待ち環境 (27) …低下
路線バスの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活に必要である (20) 必要な時にないと困る (30) 将来ないと困る (20) 不便な人に必要である (26) 	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活に必要である (19) 必要な時にないと困る (60) …上昇 将来ないと困る (60) 不便な人に必要である (53)
路線バスへの公共負担があること	・知らなかった (77)	・知らなかった (74) …不変
路線バスを維持するためのあり方	1 位：補助額が高く対策を (48) 2 位：負担を継続して維持 (43) 3 位：負担を増やし改善 (6)	1 位：負担を継続して維持 (35) …対策から維持へ 2 位：補助額が高く対策を (33) 3 位：負担を増やし改善 (10)

※平成 23 年度調査では、45～64 歳 (34)、65 歳以上 (37) という区分であったため、令和 3 年度調査に合わせることにし 45～64 歳の 34 を年齢で按分して 60 歳以上として推計。

(3) 地区別結果（概要）

11地区別結果をみると、以下のことがいえます。

- ・各地区からの路線バスの行き先は、青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅を擁する地区等が多い状況にあります。
- ・外出で困っている人の割合が多いのは、長淵、小曾木、成木、今井地区ですが、人口指標で共通するのは、低密度・高い人口減少率・高い高齢化率です。
- ・最寄りの駅まで時間のかかる地区のうち、路線バス利用より自家用車・家族送迎の割合が高いのは、小曾木、成木地区です。
- ・バス停まで時間のかかる地区は、長淵、小曾木、今井地区ですが、いずれも路線バスサービスに対して高い不満を持っています。
- ・新たな公共交通や路線バスの新設を望む意見が多いのは、長淵、大門、小曾木、河辺地区です。

図 2-21 11地区と構成する町



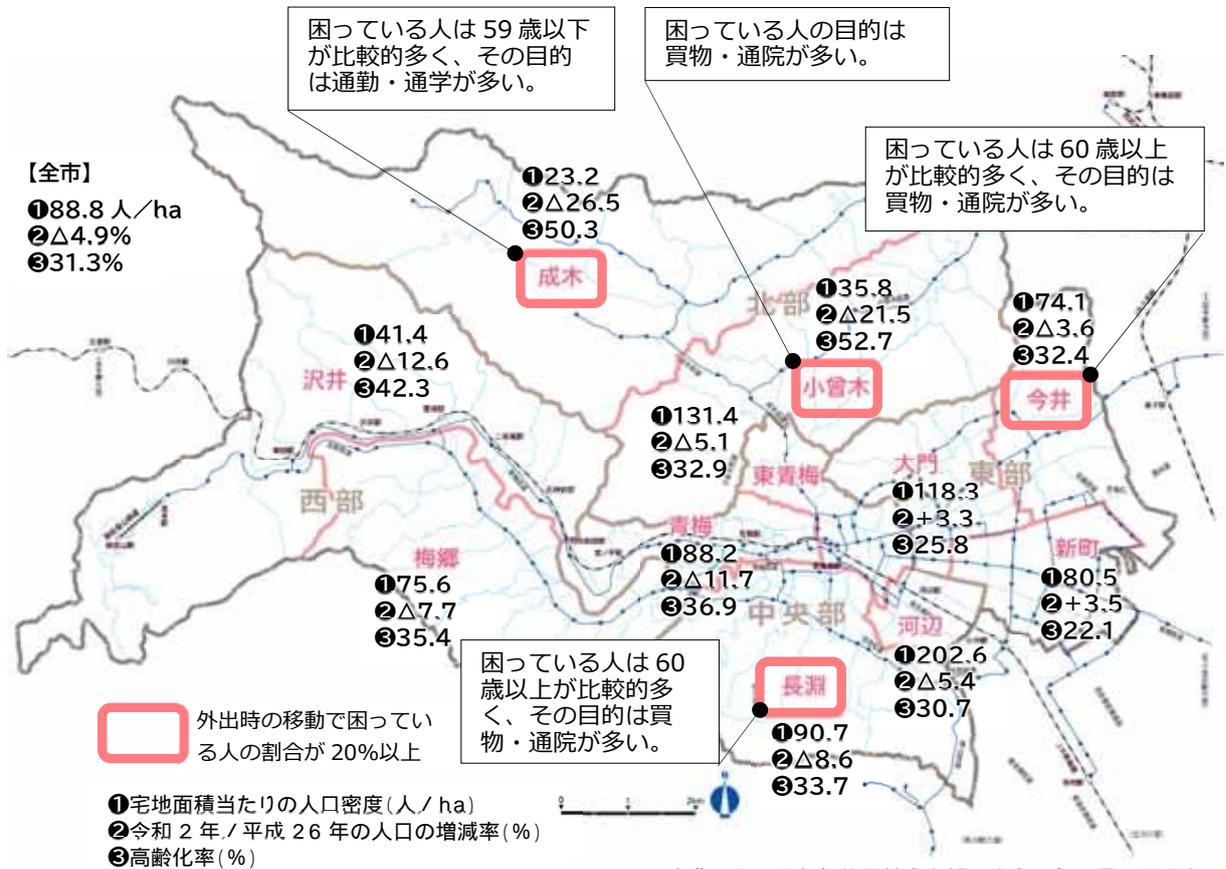
表 2-13 地区別結果の概要

地区	人口指標	結果の概要	
		主な利用駅	駅までの時間
1.青梅		青梅駅	10分
2.長淵		東青梅駅 河辺駅 小作駅	14分
3.大門		河辺駅	15分
4.梅郷		日向和田駅 青梅駅	14分
5.沢井	低密度 人口減 高齢化	二俣尾駅 御嶽駅	8分
6.小曾木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	16分
7.成木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	22分
8.東青梅		東青梅駅 河辺駅	9分
9.新町		小作駅	13分
10.河辺	高密度	河辺駅	10分
11.今井		小作駅	15分

図 2-22 地区間で行き先のバス停が最も多い地区



図 2-23 外出時に困っている人の割合の多い地区、人口密度・人口増減・高齢化率



出典：人口は各年住民基本台帳（令和4年1月1日現在）
 宅地面積は平成29年東京都土地利用現況調査

序章
 計画の策定にあたって

第1章
 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
 青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
 課題の整理

第4章
 公共交通の基本的な方針と目標

第5章
 公共交通施策

第6章
 計画の推進方策

図 2-24 バス停まで遠い地区、駅まで割合の高い交通手段



図 2-25 バス停まで遠い地区、自由意見による要望



第3章 課題の整理

1 公共交通を取り巻く状況に関する課題

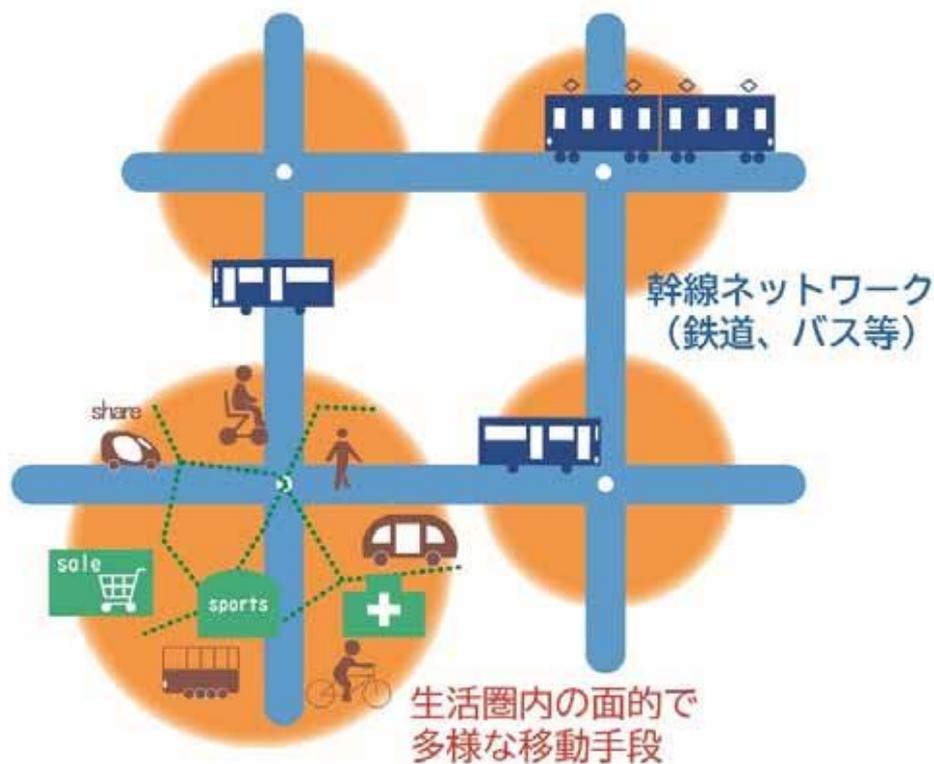
(1) 時代潮流への対応

①人口構造の変化・ライフスタイルの変化

本市の人口は今後、毎年、総人口の約0.7%となる1,000人前後減少すると推測されます。年少人口と生産年齢人口が減少し老年人口が増加するという構図です。バリアフリーやユニバーサルデザインを進めることが必要です。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大以前から市民の外出頻度は総じて低下し、これに、新型コロナウイルス感染症の拡大収束後の外出控えを加味すると、今後一層低下することが懸念されます。よって、これまでの広域的な移動支援とは別に、日常の生活圏内の自由な移動を誘導していく方策も望まれます。

図 3-1 広域移動と生活圏内移動支援イメージ



このことは一方で、健康寿命の延伸にも繋がります。健康寿命の延伸は外出の重要性がうたわれていることから、文化活動やレクリエーションなど社会参加と連動する公共交通であることも望まれます。

②新技術の導入

公共交通に関する新技術は、限られた資源で形成される公共交通ネットワークの持続可能性にとって有効である場合は、積極的に導入していくことが望まれます。また、実証運行等を通じて、実用に向けた検証を行うことも求められます。

図 3-2 自動運転の進展



茨城県境町の運転席のない
自動運転車両（2020年11月開始）
出典：境町ホームページ まちづくり
自治体初！自動運転バス



新宿区 タクシーの自動運転
出典：新宿区ホームページ 報道発表
西新宿 自動運転移動サービス実証

図 3-3 グリーンスローモビリティ*

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

※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：国土交通省ホームページ 環境 グリーンスローモビリティ概要

③新たな公共交通

ここでは、主に小型バスを中心とするコミュニティバスより小さい車両を活用した新たな公共交通として、2事例を紹介します。

なお、第7次青梅市総合長期計画において、グリーンスローモビリティ*とともに、こうした新たな公共交通の導入に向けた取組の推進が示されています。

ア チョイソコとよあけ（愛知県豊明市）

会員制のデマンド型交通*サービスです。企画と運営は民間企業、事業主体は豊明市、運行は地元タクシー会社という構造です。

特徴は、収入にエリアスポンサーからの協賛金制度、外出を促進させるチョイソコ通信の発行、利用予約を仲介するオペレーターの存在です。

図 3-4 チョイソコの事業構造



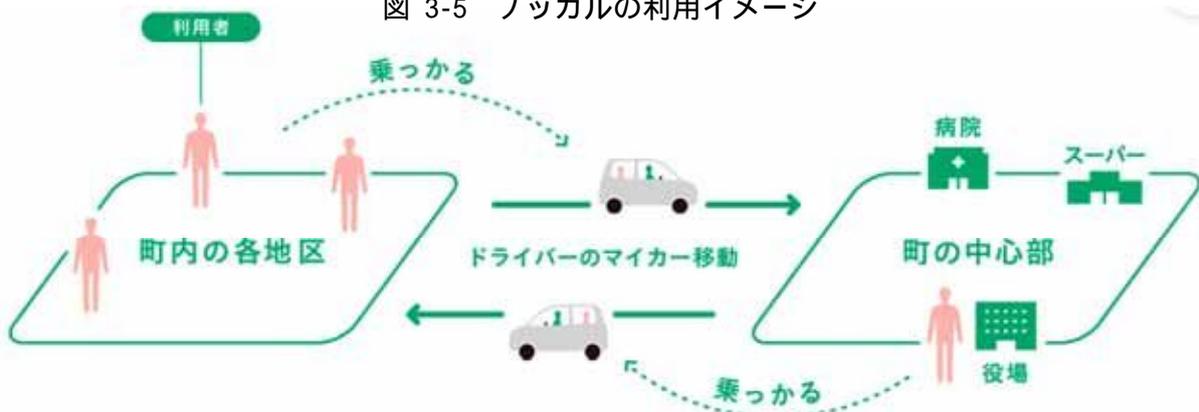
出典：株式会社アイシン CSSカンパニー ビジネスプロモーション部 チョイソコ企画グループ

イ ノッカルあさひまち（富山県朝日町）

住民の普段のマイカー移動を活用した、住民同士の助け合いサービスです。システム提供は民間企業、事業主体は朝日町、運行は地域住民という構造です。

国の定めた研修を受けた地域住民であるドライバーが、自分の予定をスマホアプリで登録し、利用者はその登録情報を見て電話またはインターネットで予約します。

図 3-5 ノッカルの利用イメージ



出典：博報堂ホームページ

④MaaS*の推進

MaaSは4レベルが設定されて、国内外で推進されています。

多摩地域においては観光型MaaSの実証実験が行われており、その結果を踏まえた新たな取組が望まれます。

表 3-1 MaaS のレベル

レベル	MaaSの内容
1	・情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	・予約、決済の統合（1トリップの検索、予約、支払）
3	・サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	・政策の統合（データ分析による政策）

出典：国土交通政策研究所報第69号2018年夏季

⑤デジタル化*の進展

新型コロナウイルス感染症の拡大対応にあたって、地域や組織間で横断的なデータ活用ができないことが明らかとなり、デジタル化の遅れへの対応とともに、新たな日常の原動力として、制度や組織のあり方など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。

行政組織のデジタル化が先行するなか、これと連動した公共交通システムの構築が望まれます。

また、公共交通自体のデジタル化の活用が必要です。

⑥広域観光のまち青梅

第7次青梅市総合長期計画における本市の観光施策が目指す姿は、「世界水準の持続可能な観光地づくりが進められ、青梅市内外の人たちが四季を通じて青梅の魅力に親しみ、これらが地域経済の好循環につながっています」です。

観光行動を支える公共交通においては、環境負荷の低減や多言語化、ユニバーサルデザイン、ビッグデータ*・観光型MaaS*の活用などが求められます。

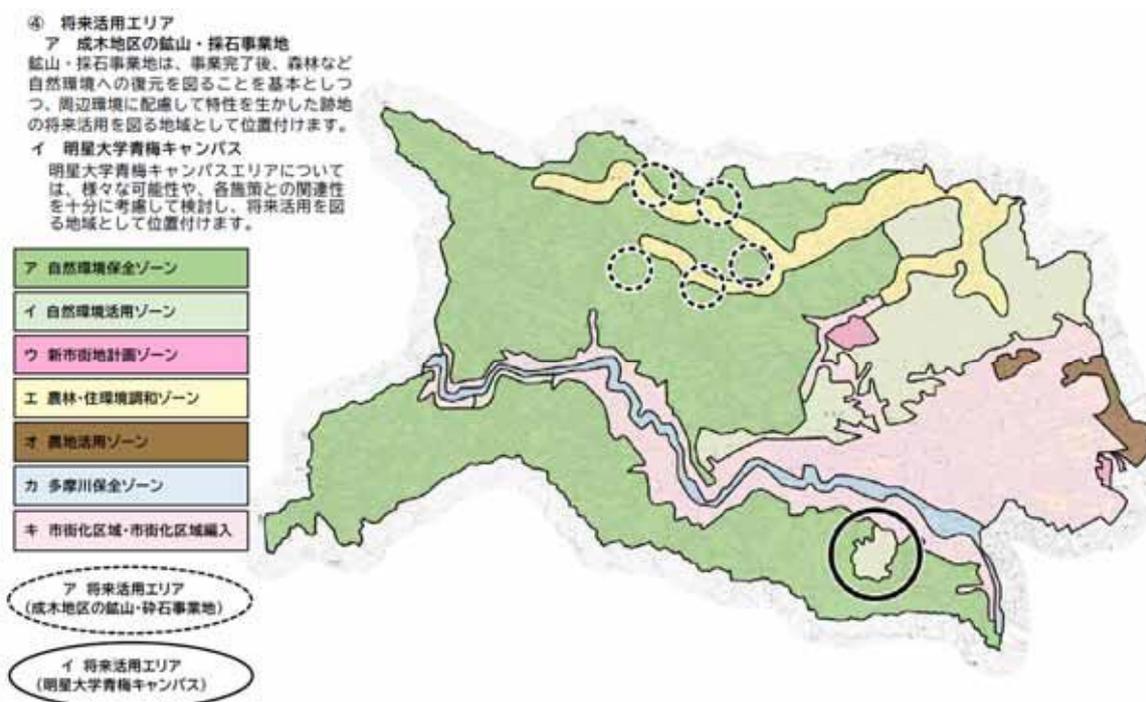
(2) 上位計画等への対応

① 将来の土地利用を支える公共交通

第7次青梅市総合長期計画が示す土地利用方針のうち、特に新市街地計画ゾーン、農林・住環境調和ゾーン、農地活用ゾーン、市街化区域・市街化編入において土地利用の方向に資するよう、交通面から支えていくことが必要です。

このうち、新市街地計画ゾーンや市街化区域編入のエリアは、新たな都市化が想定されることから、必要に応じて路線バスを中心とした交通結節点形成やネットワーク形成について検討することが必要です。

図 3-6 第7次青梅市総合長期計画における土地利用方針図



② 上位計画に即した公共交通のあり方

以下が課題となります。

- ・持続可能な公共交通であること。
- ・高齢者をはじめ、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保すること。
- ・公共交通サービスの維持・改善のための支援を行うこと。
- ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる持続可能な移動手段の導入に向けて、新技術の活用も含め、市民、交通事業者、青梅市が連携して取り組む体制を構築すること。

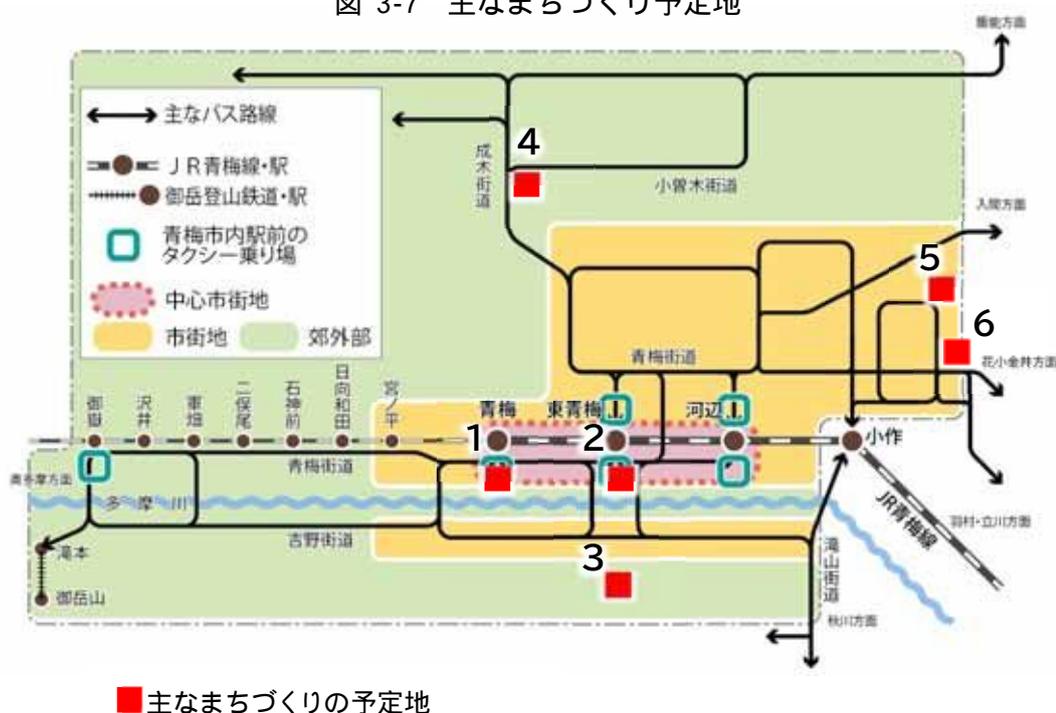
(3) まちづくりへの対応

① 都市的土地利用

都市的土地利用への転換に対しては、その熟度に応じて、公共交通側からは交通結節点の強化またはネットワークの拡大を検討する必要があります。

1. 青梅駅前の市街地再開発事業..... 結節点強化
2. 東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想..... 結節点強化
3. 将来活用エリア(明星大学青梅キャンパス)..... ネットワーク強化
4. 新市街地計画ゾーン(黒沢地区採掘場跡地)..... 結節点強化
5. 青梅インターチェンジ北側地区における物流拠点整備..... ネットワーク強化
6. 新市街地計画ゾーン(青梅東端地区)..... ネットワーク強化

図 3-7 主なまちづくり予定地



② 広域観光の移動支援

本市の観光は多彩であり、広域から多数の来訪のあるイベントがあります。イベントと連動した公共交通サイドからの移動支援が望まれます。

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多くみられます。その結節点での環境整備が必要です。また、公共交通があることの周知や観光施策との連携が必要です。

2 公共交通に関する課題

(1) これまでの取組への対応

①公共交通の利用促進

公共交通利用を促進するため、「広報おうめ」への記事掲載、公共交通ガイドの作成・更新、各種のモビリティ・マネジメント*、路線バスのペーパークラフトの作成・配布などを進めてきました。今後も継続するとともに、そのほか効果的な手法を検討することが望まれます。

②サイクルアンドバスライド

今井地区でのサイクルアンドバスライド実証実験は、あまり効果を見いだせていない状況にあります。一方、自宅からバス停まで時間がかかる人は多く存在しています。今井地区について検証し、サイクルアンドバスライドが必要なバス停を検討するとともに、自転車や自動車のほか、電動キックボード、超小型モビリティ*など、自分で乗り物を所有またはシェアして利用するパーソナルな交通サービス（74ページ参照）が全国的に浸透しつつあることを踏まえ、バス停までの末端交通手段の多様化に対応していくことが必要です。

図 3-8 サイクル&ショップライド（CSR）の事例



とさでん交通株式会社（高知県）では、商業施設と連携した「サイクル&ショップライド」を推進

③地域住民による地域公共交通改善制度*

成木地区においては、地域住民による地域公共交通改善制度が適用され、新たな公共交通の導入が検討されましたが見送られることになりました。しかしながら「成木地区公共交通検討委員会」は継続されており、また、成木地区はアンケート結果から問題・課題認識が多いことから、対応を図ることが必要です。

④新たな公共交通導入の可能性検討

河辺町1～3丁目地区においては、新たな公共交通導入の可能性検討が継続的に進められていることから、実現に向けた対応が必要です。

表 3-2 令和3年1・2月に実施したアンケート結果（河辺町1～3丁目地区対象）

問11 普段の外出で交通に関する困りごと・問題点

MA		割合
1	どこに行くにも坂を上ることになるため不便	73.6%
2	病院やスーパーがないため何をしても坂を上っていく必要がある	61.3%
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	49.4%
4	狭くて交通安全上危険な道路が多い	48.7%
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	37.8%
6	路線バスのバス停が遠すぎる	24.9%
7	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	19.9%

出典：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

（2）人口や主要な施設と公共交通との関係への対応

人口や従業者を多く抱える町丁目において路線バスが走っていない地区があります。また、65歳以上人口が多い地区や75歳以上人口割合が高い町丁目、路線バスのバス停がない町丁目があります。

人口が大きく増加している町丁目があり、逆に大きく減少している町丁目があります。ニーズを踏まえた交通サービスを検討することが必要です。

公共交通のアクセスが不足している主要な施設が存在しています。ネットワークの再編等を検討することが必要です。

(3) 公共交通の状況への対応

① 鉄道

J R 青梅線は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前から減少し、拡大後一層の減少となっています。

J R 青梅線の活性化のため、鉄道事業者においては地域との連動に力を入れています。これに呼応できるよう、沿線都市も含めた体制づくりが必要です。

② 路線バス

路線バスは、利用の減少に伴い減便せざるを得ない状況に陥っています。

第7次青梅市総合長期計画を踏まえ、現状のネットワークを維持することが必要です。その上で新たなまちづくりへの対応も必要です。

公共負担により路線バスを維持していることについて、市民にもっと周知を図り、あり方も含め認識・理解してもらうことが必要です。

③ タクシー

タクシーは、ドアツードアの輸送サービスや、夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能です。一度に多数の利用はできませんが、観光や業務目的も含め多様な利用者ニーズに対応することができます。

導入している各種サービスの周知を図るとともに、新たなサービスを検討していくことが必要です。また、新たな公共交通の担い手としての役割が期待されます。

④ 鉄道と路線バスのサービス圏外*

鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区が存在します。地域住民による地域公共交通改善制度*を適用するなど、地域主体の持続可能な公共交通の導入を検討していくことが必要です。

⑤ 地域の多様な輸送資源

地域の多様な輸送資源として、商業施設無料送迎バス、医療・福祉施設無料送迎バス、小学校スクールバス等が存在します。

地域ニーズを検討するとともに、旅客自動車運送であるタクシー・バスなどの事業を定める法律である「道路運送法」との関係性を明らかにし、活用を検討することが必要です。

(4) 市民ニーズ結果による地区別への対応

表 3-3 地区別の公共交通に関する課題

地区	地区別の公共交通に関する課題（●の部分）
1.青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要です。
2.長淵	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●地区内を主要な駅である河辺駅と青梅駅または小作駅を連絡する青 21・小 05 が走っているなか、駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多く、坂が厳しいことから、バス停までの端末交通の環境整備が必要です。 ●廃止された市民斎場行きや明星大学行きに代わる手段が望まれます。
3.大門	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が比較的高く増加傾向にあり、高齢化率が比較的低い状況にあります。 ●河辺駅と小作駅を連絡する河 10・11 が走っています。駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多いことから、河 10・11 の充実が必要です。
4.梅郷	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの不満合計が多く（運行本数、始発・終発時刻）、また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●地区内を青梅駅と連絡する梅 76 丙の維持が必要です。 ●坂が厳しいことから、バス停までの端末交通の環境整備が必要です。
5.沢井	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 8 分と短く徒歩の割合がかなり高い状況にあります。また、外出で困っている人は、59 歳以下の通勤・通学が多い状況にあります。 ●高齢化がかなり進んでおり、駅まで総じて坂が厳しいことから、駅までの端末交通の環境整備が必要です。 ●鉄道による通勤・通学の維持のため、青梅線の活性化が必要です。
6.小曾木	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠く、坂で大変なこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの増便は難しいことから、路線バスを補完する移動手段が必要です。
7.成木	<ul style="list-style-type: none"> ・特に通勤・通学目的の外出時に困っている人が多く、その理由は路線バスが希望の時間がないこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの充実は難しいことから、細かなニーズに応じることのできる移動手段が必要です。
8.東青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 9 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要です。
9.新町	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は増加傾向で高齢化率が比較的低い。また、従業者数が多い状況にあります。 ●地区内を、小作駅を基点とする小 02・03 が循環しており、この維持が必要です。
10.河辺	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの端末交通の環境整備が必要。特に、河辺町 1～3 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外*がみられることから、その対応が必要です。
11.今井	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いことと路線バスが希望の時間がないことです。 ●今井 1 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外*がみられることから、その対応が必要です。

3 課題のまとめ

図 3-9 公共交通に関する課題のまとめ



第4章 公共交通の基本的な方針と目標

1 あるべき姿

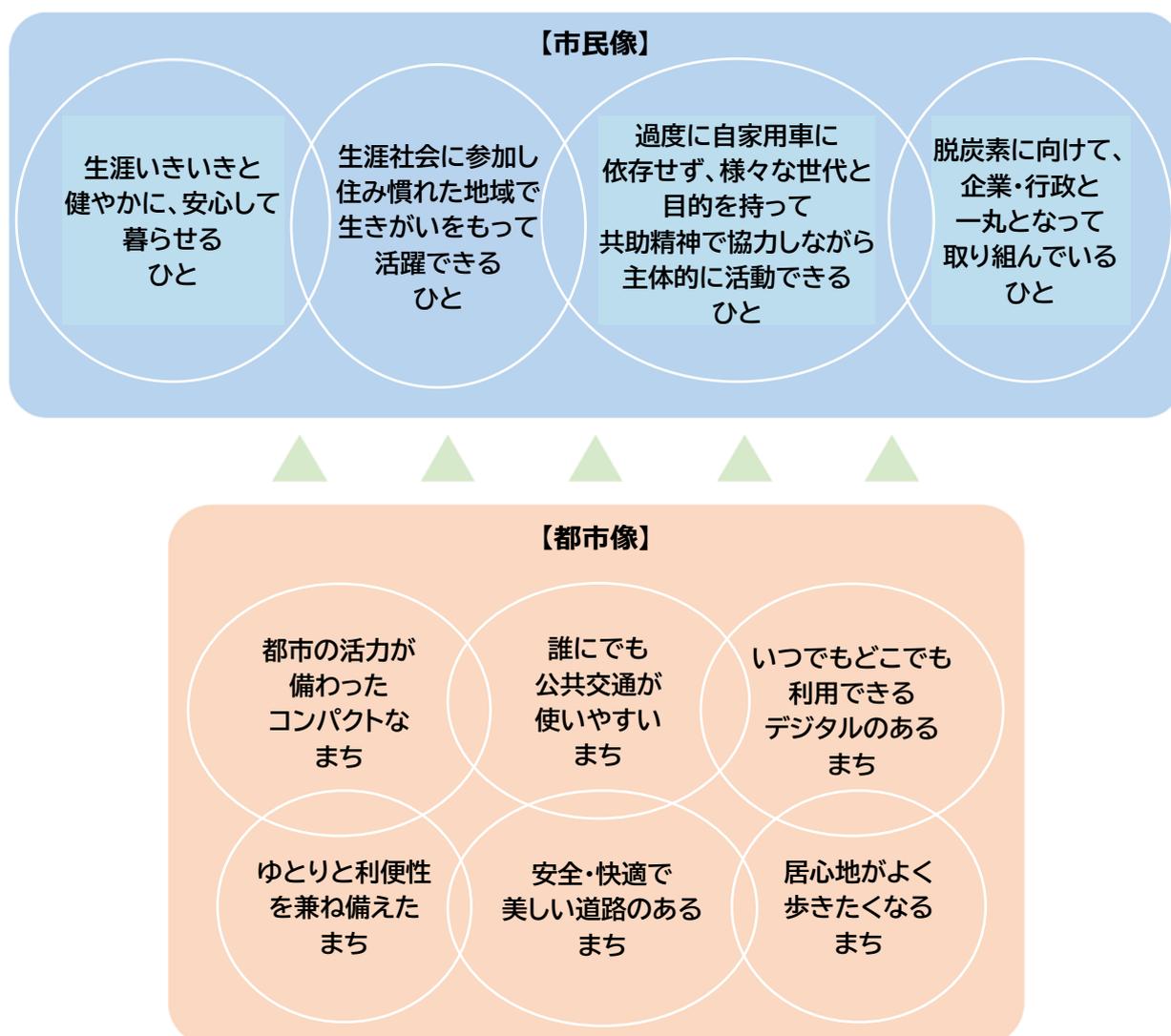
本市の人口は、平成23年の140,038人（1月1日現在）が最後の14万人台となり、その後減少し続け、令和3年で132,145人となりました。この10年間で約7,900人、年間で約800人の減少となります。

人口減少に加え高齢化が進み、平成20年に超高齢社会といわれる21%を超え、令和2年には30%を超えました。そして将来予測では令和17年～22年の間に40%を超える見込みとなっています。このように一層深刻な人口構造となることが予測されます。

こうしたことから今後は、都市活力の低下、税収の減少、都市間競争の激化など様々な課題の深刻化が懸念されます。

このため本市は、貴重な地域個性・資源を活用しながら、市民・事業者・行政の協働により、公共交通の視点におけるあるべき姿を以下に示すとおりとします。

図 4-1 公共交通の視点におけるあるべき姿



2 公共交通の役割～地域社会・地域経済における基盤の一部～

本市は、公共交通について、全ての利用者および全ての事業者とともに、あるべき姿を実現するため、「地域社会・地域経済における基盤の一部」と位置づけ、利用者・市民・交通事業者・市内企業・青梅市などの多様な主体が連携・協力して、その維持・サービス向上を目指します。具体的には以下のとおりです。

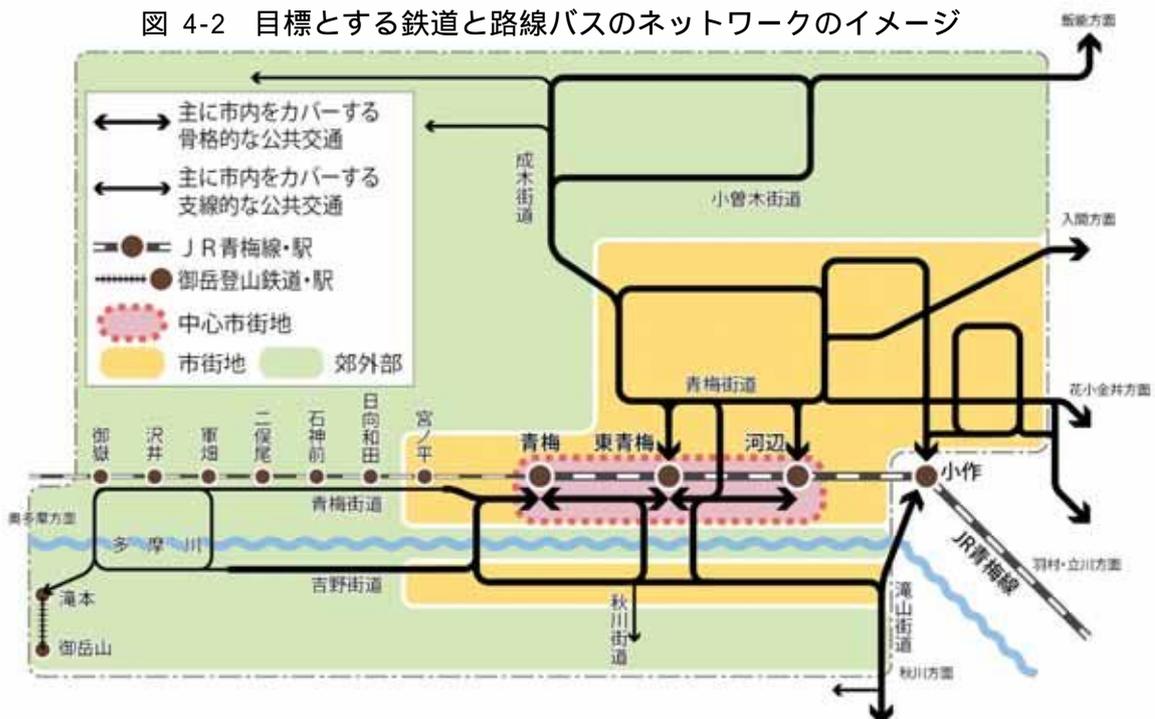
ソフト系

- 公共交通の利用増進や利用転換を図ります。
- 利用者のニーズにあった、行先・所要時間・頻度などがわかりやすいネットワークやサービス、情報提供を行うことを重視します。
- コンパクトなまち、脱炭素のまち、歩きたくなるまちなど、あるべき姿を実現する上で、また、まちづくりや観光、福祉に寄与するということで、公共交通が如何に重要であるかを周知します。

ハード系

- JR青梅線は都市間とともに、市内においては主に東西方向にサービスします。
- 御岳登山鉄道は御岳山へのアクセスをサービスします。
- 主に市街地をカバーする骨格的な公共交通は、バス路線でサービスします。
- 主に郊外部をカバーする支線的な公共交通は、バス路線とこれを補完する新たな公共交通によりサービスします。
- タクシーは、鉄道や路線バス等ではカバーすることが難しい領域（地理や時間帯、利用者の都合など）においてサービスするとともに、新たな公共交通の担い手ともなります。
- 鉄道と路線バスのサービス圏外*は、新たな公共交通によるサービス、または端末移動手段の多様化の誘導により対応します。
- 自宅から鉄道駅や主なバス停までの端末移動手段の多様化を誘導します。

図 4-2 目標とする鉄道と路線バスのネットワークのイメージ



注：「骨格的な公共交通」とは、おおむね市街地を走るバス路線等または、郊外部のうち複数系統を擁しかつ終着点を擁しないバス路線等であり、「支線的な公共交通」とは、おおむね郊外地を走るバス路線等である。

3 目標

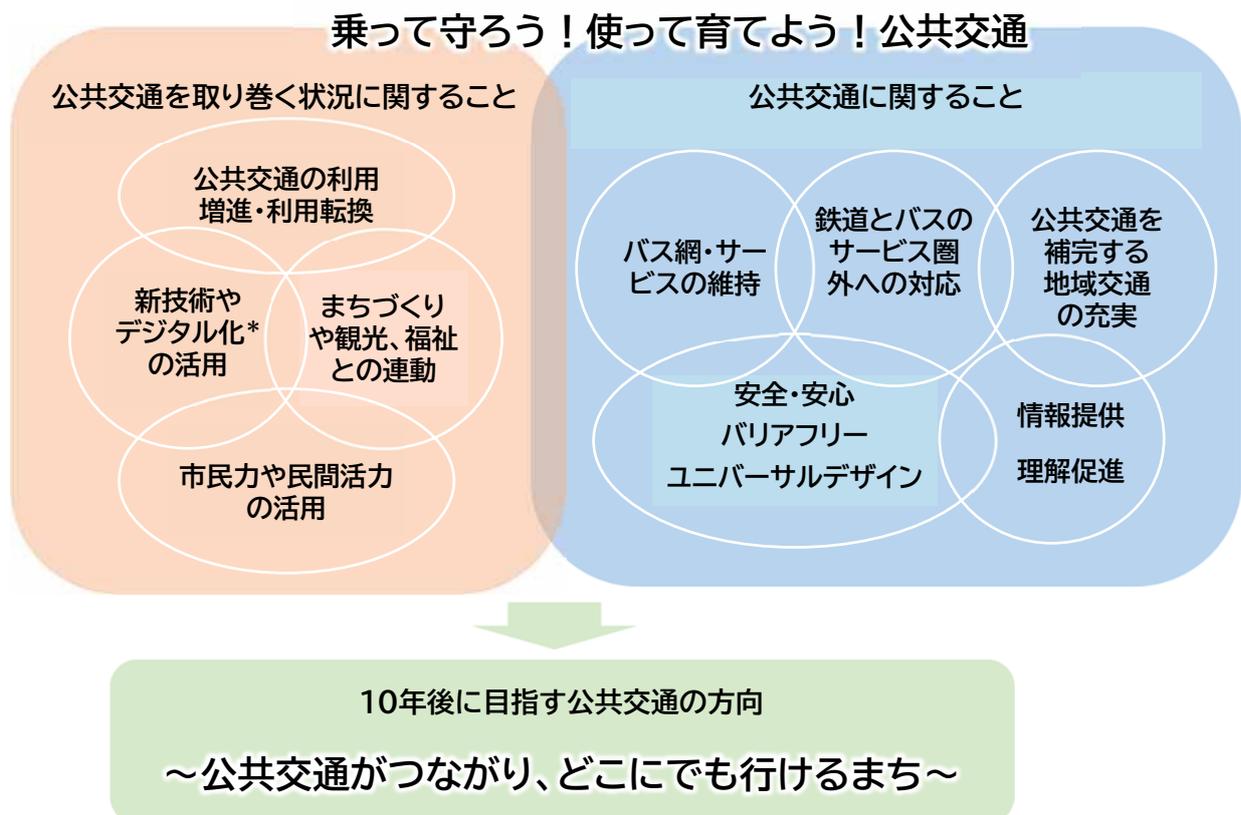
(1) 目標設定にあたっての考え方

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、利用者は減少し、交通事業者の経営は大変厳しい状況におかれています。

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貢献、コンパクトなまちづくり、ウォーカブル*なまちづくり、新技術の活用、そして過度な自家用車依存からの脱却など、時代潮流への柔軟な対応が求められます。

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、民間事業者との連携やまちづくりとの連動により、持続可能な公共交通の実現に向けた施策を進め、10年後は「公共交通がつながり、どこにでも行けるまち」になることを目指します。

図 4-3 10 年後に目指す公共交通の方向



(2) 目標

()内は対応する課題

1. 公共交通の維持と運行サービスの改善

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題4 まちづくりとの連動)

鉄道と骨格的なバス路線を主軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車や新たな公共交通など多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、公共交通を維持しつつ、運行サービスの改善を図ります。

ネットワークとサービスの維持にあたっては、既存の事業形態や手法にとらわれず、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上、安全性、事業性、環境への貢献等の視点を重視し、新技術の導入や実証運行等についても検討します。

2. 交通結節点および交通結節機能の強化

(課題2 末端交通の環境整備、課題4 まちづくりとの連動、課題6 公共交通への理解促進)

鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車、徒歩などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ります。

新技術を活かした末端交通の多様化を誘導するとともに、鉄道駅やバス停における受け皿づくりを進めます。

3. デジタル化*の活用による運行サービスの向上

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題6 公共交通への理解促進)

DX*推進の一環として、公共交通と連動した施策に取り組みます。

デジタル化の推進で、情報を大量かつ即時に入手できる時代となりつつあることを背景に、公共交通の事業や運行に関するデジタル化に取り組みます。

4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進

(課題5 安全・安心な交通環境づくり)

誰もが移動できるユニバーサルデザインや、事故等が起りにくく、安全で安心して利用できる交通環境をつくります。

公共交通のバリアフリー化、道路等のインフラのバリアフリー化に取り組みます。また、教育機関と連携し公共交通に関する心のバリアフリー*に取り組みます。

5. みんなで進める公共交通の利用促進

(課題6 公共交通への理解促進)

公共交通の利用状況や公共負担の現状について情報発信するとともに、公共交通ガイドを配布するなど、市民や来訪者の公共交通の利用促進に取り組みます。

観光事業者との連携やまちづくりとの連動により、社会インフラとしての公共交通をサポートする体制を構築します。

序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

第5章 公共交通施策

1 施策体系

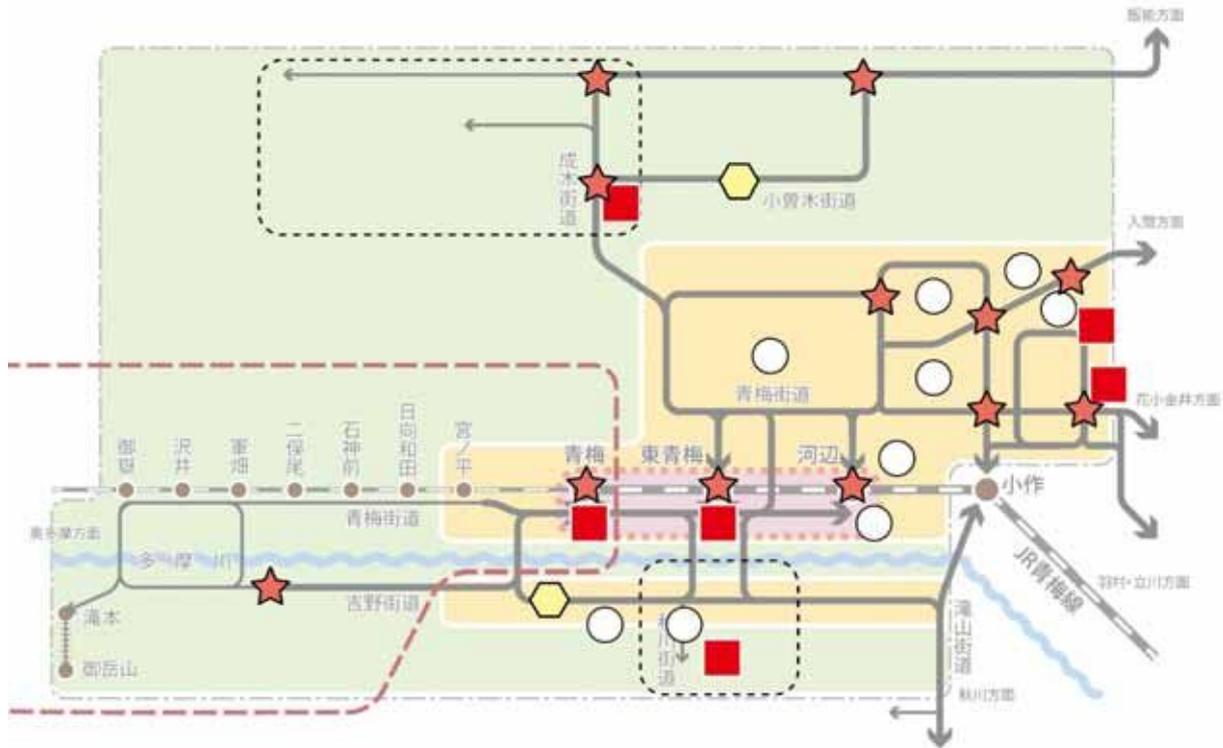
5つの目標について、それぞれ公共交通施策を示します。

本格実施に取りかかる時期は、令和5年度～令和9年度であれば前期、令和10年度～令和14年度であれば後期となります。

表 5-1 目標に対応する公共交通施策

目標	公共交通施策	前期中に実施
1. 公共交通の維持と運行サービスの改善	(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	○
	(2)鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消	○
	(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	—
2. 交通結節点および交通結節機能の強化	(4)交通結節点における乗換え環境の充実	○
3. デジタル化*の活用による運行サービスの向上	(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	○
	(6)公共交通のデジタル化とMaaS*の推進	○
4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進	(7)公共交通安全対策の強化	○
	(8)バリアフリーの推進	○
5. みんなで進める公共交通の利用促進	(9)市民の利用促進	○
	(10)来訪者の利用促進	○

図 5-1 公共交通施策の実施イメージ
(次ページ以降に示す各公共交通施策について)



- (1)①②地域の輸送資源やデマンド型交通*、民間活力を活かした地域公共交通の充実
- (1)③まちづくりにあわせた路線バスの再編
- (2)①鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消
- ★ (4)②③主なバス停や駅周辺における乗換え環境の充実
- (7)①バス停周辺の安全対策
- (10)⑥青梅～奥多摩間の組織づくりと活動

その他、全市におよぶ施策や位置がまだ特定できない施策など

- (3)①モデル地区における自動運転技術活用の実証運行
- (4)①シェアサイクル*普及のための土地の提供
- (5)①マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進
- (6)①公共交通のデジタル化*とMaaS*の推進
- (7)②学校等における交通安全教室
- (8)①②交通施設や道路等のバリアフリー化
- (8)③心のバリアフリー*啓発活動
- (9)①～⑥広報おうめ、公共交通ガイド、モビリティ・マネジメント*、写真展、SNS*活用、公共交通サポーター制度
- (10)①観光需要に応じた運行サービス
- (10)②観光型MaaSの推進

序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

2 公共交通施策

(1) 公共交通のネットワークとサービスの維持

【目的】

・鉄道や路線バスなど公共交通のネットワークとサービスを維持するため、地域の輸送資源やデマンド型交通^{*}、民間の活力を活用します。

【施策内容／主な実施主体】

病院や商業施設の送迎バスなど地域の輸送資源を活用した移動手段の創出 / 市内事業所、民間、青梅市

既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実 / 市内事業所、民間、青梅市

まちづくりにあわせた路線バスの再編 / バス事業者、青梅市

【スケジュール】

施設送迎バスの活用は、令和4年度の検討を踏まえ令和5～7年度にさらに検討・実証運行、令和8年度以降に実施

既存の公共交通を補完する移動手段は、令和5～7年度に検討、令和8年度以降に実施

まちづくりにあわせた路線バスの再編は、まちづくりの動向を注視しつつ、状況に応じて検討し実施。ただし長期の実施を想定

(2) 鉄道と路線バスのサービス圏外^{*}の解消

【目的】

・鉄道と路線バスのサービス圏外の解消を進めます。

【施策内容／主な実施主体】

鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人 / ha以上の主な地区(9地区)を対象に、一定の需要があることなどを条件として、新たな公共交通の導入 / 地元組織、交通事業者、青梅市

【スケジュール】

令和4年度までの検討を踏まえ令和5・6年度に河辺町1～3丁目地区でグリーンスマートフォンモビリティ^{*}の実証運行等、令和7年度以降に本格運行

(3) モデル地区における自動運転技術活用の実証運行

【目的】

・公共交通にかかる新技術の実証運行等を実施・検証し、市全体への普及を進めます。

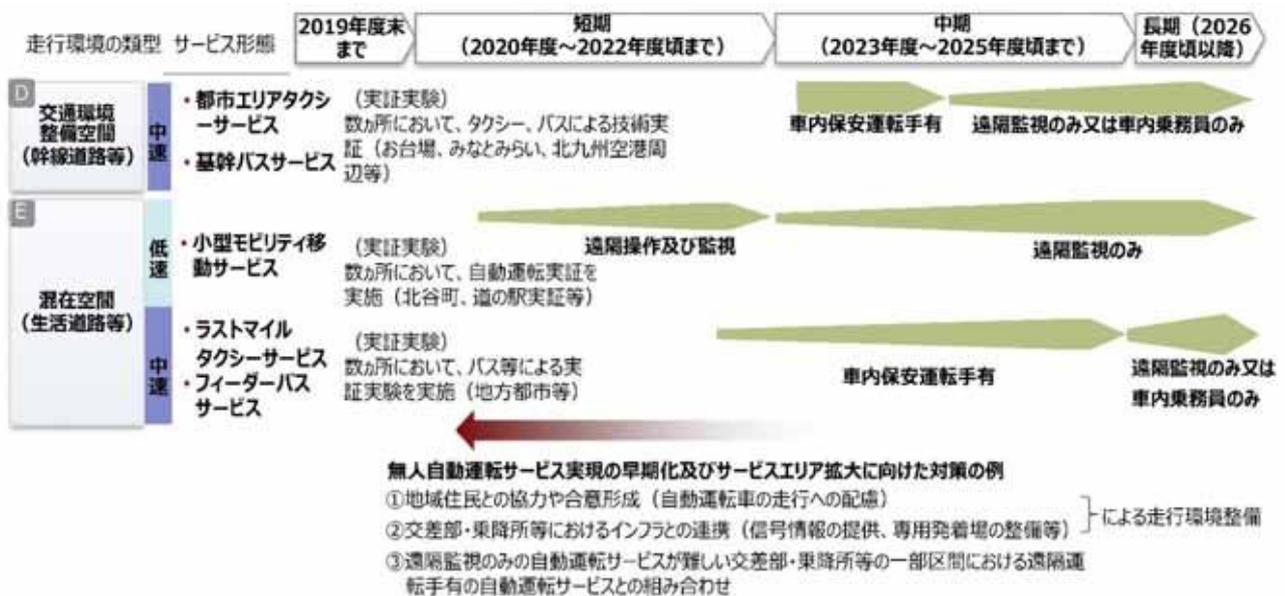
【施策内容／主な実施主体】

開発と法制度化が進む自動運転の導入について、国や東京都の支援および企業の協力のもと積極的に実証運行に取り組み、新技術の活用による公共交通ネットワークの充実について検討 / 青梅市、交通事業者、企業

【スケジュール】

前期中に検討、以降に実証運行(ただし前期中の実証運行の可能性あり)

図 5-2 自動運転に関する国のロードマップ



注：走行環境の種類のうち、A工場・空港・港湾等の敷地、B 廃線跡・BRT 専用区間等、C 高速道路・自動車専用道路は割愛

出典：自動走行ビジネス検討会報告書 (version6.0) / 自動走行ビジネス検討会事務局 (ただし一部を加工)

(4) 交通結節点における乗換え環境の充実

【目的】

- ・利用者に使い勝手のよいパーソナルな交通サービスが普及するなか、鉄道駅や主なバス停など交通結節点において、この受け皿となる乗り継ぎ・乗換え環境を充実します。

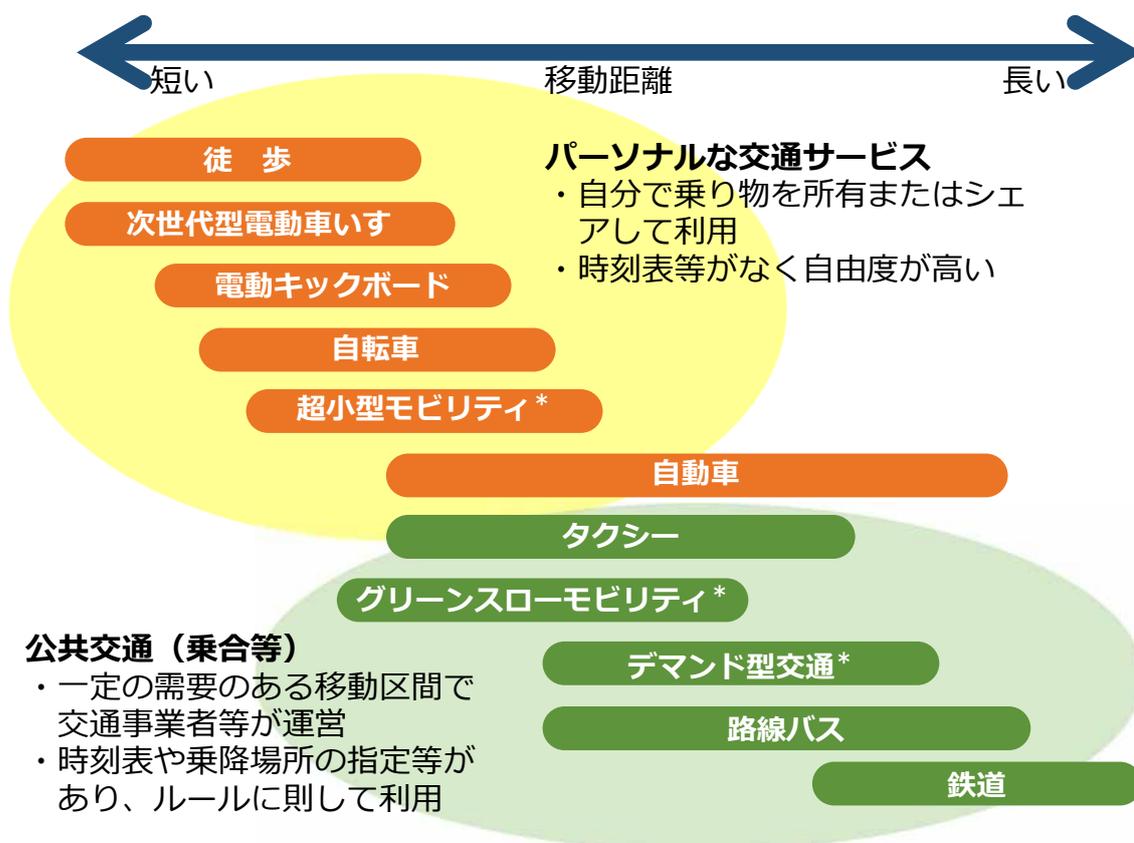
【施策内容／主な実施主体】

- シェアサイクル*普及のためのサイクルポートを確保する土地の提供 / シェアサイクル事業者、青梅市
- 主なバス停周辺における多様な端末交通手段の駐輪・駐車場の確保 / 青梅市
- 鉄道駅周辺の既存の駐輪・駐車場における多様な端末交通手段の受入れ対応 / 青梅市

【スケジュール】

- シェアサイクル普及のためのサイクルポートを確保する土地の提供は、前期中に実施
- バス停周辺における多様な端末交通手段のための駐輪・駐車場の確保は、バス停ごとに順に、前期中に検討・実証運行、本格実施
- 鉄道駅周辺の端末交通の受入れは、これまでの取組を踏まえ、継続実施

図 5-3 多様な交通サービスのイメージ



(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進

【目的】

- ・マイナンバーカード普及のため、かつ、高齢者等の免許返納の誘導と外出促進のため、マイナンバーカードと連動した公共交通運賃補助を行います。

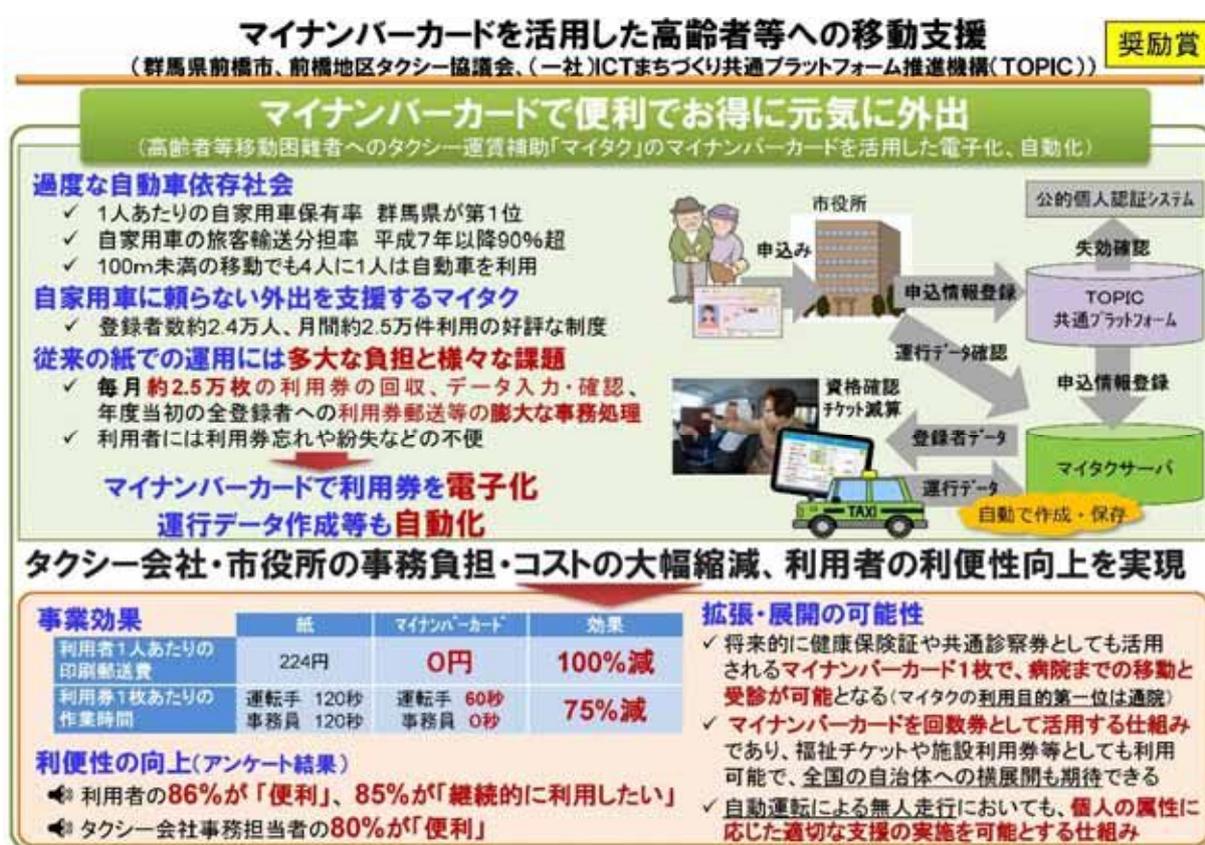
【施策内容／主な実施主体】

マイナンバーカードを活用した運賃補助による高齢者等の移動支援 / 交通事業者、青梅市

【スケジュール】

令和5・6年度に検討、令和7年度以降に実施

図 5-4 前橋市のマイタク制度



出典：総務省ホームページ ICT地域活性化ポータル ICT地域活性化事例100選

(6) 公共交通のデジタル化*とMaaS*の推進

【目的】

・公共交通の利用促進と利用転換、また、外出機会の増加などを旨とし、これまでの公共交通や人流のオープンデータ*化とデジタル媒体で情報を入手する時代であることを踏まえ、公共交通のシステム化により利用者のサービス向上を図ります。

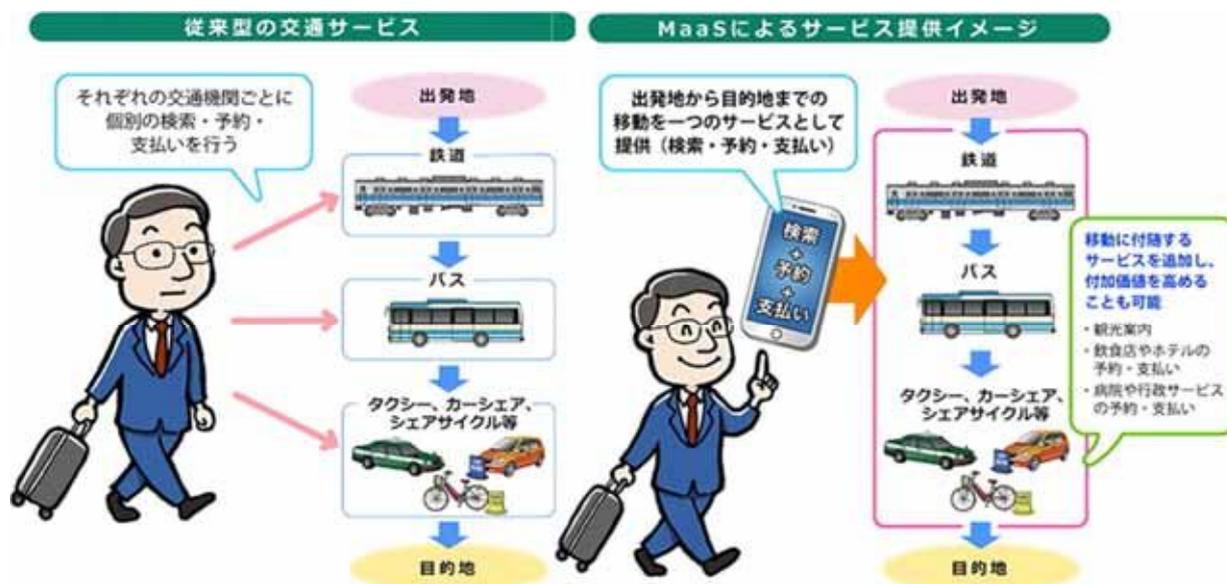
【施策内容／主な実施主体】

各地で社会実験等が進められているMaaSについて、利用状況等を把握し、有効性を検証した上で推進 / 交通事業者、青梅市

【スケジュール】

前期中に状況把握・社会実験等

図 5-5 MaaS (マース : Mobility as a Service) とは



出典：「移動」の概念が変わる？ 新たな移動サービス「MaaS (マース)」(政府広報オンライン)

(7) 公共交通安全対策の強化

【目的】

・バス停留所等の安全対策を推進し、安全性の高い公共交通環境をつくります。

【施策内容／主な実施主体】

バス停周辺の安全対策 / バス事業者、道路管理者、公安委員会、小中学校、青梅市
学校等における交通安全教室 / 交通事業者、小中学校、青梅市

【スケジュール】

順次、バス停留所等の安全対策を実施
継続して、学校等における交通安全教室を実施

(8) バリアフリーの推進

【目的】

・交通施設のバリアフリーを進め、公共交通のユニバーサルデザインを目指します。

【施策内容／主な実施主体】

鉄道駅・車両、バス停留所・車両のバリアフリー化 / 交通事業者
駅前広場、道路、公共施設のバリアフリー化 / 道路管理者、公安委員会、青梅市
公共交通の視点からの心のバリアフリー*啓発活動 / 交通事業者、青梅市

【スケジュール】

順次、鉄道駅・車両、バス停留所・車両のバリアフリー化
順次、駅前広場、道路、公共施設のバリアフリー化
令和5年度から、心のバリアフリーの啓発活動を実施

序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

(9) 市民の利用促進

【目的】

・公共交通の状況や重要性を周知し、市民の公共交通に対する意識改革を促すとともに、相互理解のもとでファンを増やし、公共交通の利用を促進させます。

【施策内容／主な実施主体】

「広報おうめ」による情報提供 / 青梅市公共交通協議会*、青梅市

公共交通ガイドの配布 / 青梅市

学校、事業所等におけるモビリティ・マネジメント*の実施 / 青梅市

公共交通の写真展等 / 青梅市公共交通協議会、青梅市

SNS*等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集 / 青梅市公共交通協議会、青梅市

駅施設の清掃やバス停敷地、バス待ちのための建物などを提供いただく自治会、商店会、事業所、学校、有志などを募集して連携する公共交通サポーター制度の導入 / 市民、市内事業者、交通事業者、青梅市公共交通協議会、青梅市

【スケジュール】

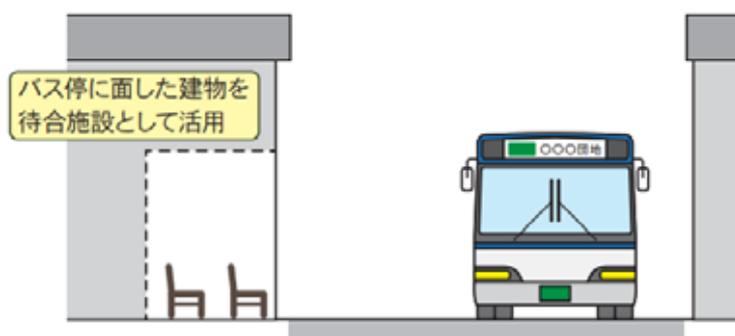
「広報おうめ」による情報提供、公共交通ガイドの配布、モビリティ・マネジメントは、これまでの取組を踏まえ、継続して実施

公共交通の写真展等は、令和5年度に検討、令和6年度以降に本格実施

SNS等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集は、令和5年度に検討、令和6年度以降に実施

公共交通サポーター制度の導入は、令和5・6年度に検討、令和7年度以降に実施

図 5-6 公共交通サポーター制度で実現する建設組合によるバス待合所の整備イメージ



出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～（国土交通省 / 平成 25 年 5 月）

(10) 来訪者の利用促進

【目的】

・観光や業務目的の来訪者の公共交通の利用を促進させます。

【施策内容／主な実施主体】

広域からの利用のある観光イベント時に観光需要に応じた運行等の柔軟なサービスの提供 / 交通事業者、青梅市

観光型MaaS*の推進 / 交通事業者、奥多摩観光協会、奥多摩町、青梅市観光協会、青梅市

青梅～奥多摩間のJR青梅線の利用を促進するための組織をつくり、活動を実施 / JR東日本、奥多摩観光協会、奥多摩町、青梅市観光協会、青梅市

【スケジュール】

観光需要に応じた運行等のサービスは、令和5年度に検討し、令和6年度以降に実施
観光型MaaSは、令和4年度結果を踏まえ令和5・6年度に引き続き実証実験。令和7年度以降に本格実施

青梅～奥多摩間の組織づくりと活動は、令和5・6年度に組織づくり、令和7年度以降に本格活動

図 5-7 東京アドベンチャーラインのバナー



出典：JR東日本

図 5-8 御岳登山鉄道（ケーブルカー）



出典：KEIO 御岳登山鉄道

序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

3 公共交通施策の進め方

施策は、その目的に応じて全市的に実施するもの、または地域を限定して実施するものがあります。

さらに、公共交通の運行に関する施策を柱とし、これに関連する施策を組み合わせることで得られる相乗効果を狙い、複数の施策をパッケージとして推進することも考えられます。

施策を実施する際に、その他の施策との関連性と相乗効果を検証し推進することとします。

図 5-9 施策の分類



第6章 計画の推進方策

1 推進体制

公共交通の利用者である市民や来訪者、交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要となります。このため、本市が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ることができる体制を検討します。

また、本計画にもとづく公共交通施策はまちづくりの一環として、本市が地域や交通事業者等の関係主体と連携・協力して進めていきます。さらに、必要に応じて国や東京都等の関係機関とも連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

2 青梅市公共交通協議会*の役割～PDCAの実施～

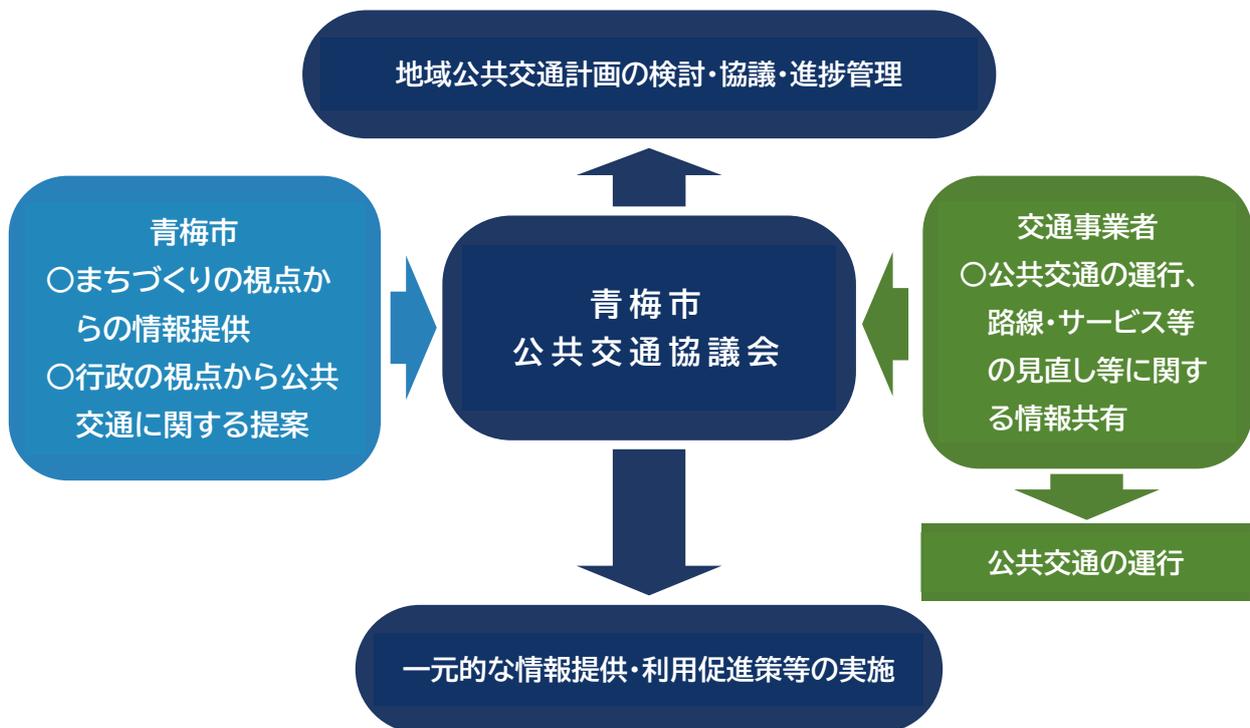
青梅市公共交通協議会は、本計画（Plan）策定後における施策の実施（Do）について達成状況等の評価（Check）に関する実施主体となり、毎年度、評価していくこととなります。

本計画は10年を想定していることから、前期に当たる5年後に、それまでの評価に対応した、総合的な要因分析を行い必要に応じて施策や目標を見直し（Action）、さらに計画の更新に向けた検討を開始することとなります。

また、交通事業者を始め、道路管理者、公安委員会、利用者など関係主体間の連携・調整について、本市が中心となって行うこととします。

さらには、情報提供や利用促進等にかかる施策の実施主体として機能することとします。

図 6-1 推進体制



3 地域住民による地域公共交通改善制度*の拡充

公共交通施策のうち市民等が中心となる施策で、本市の支援が必要な場合は、「地域住民による地域公共交通改善制度」を活用します。

制度が適切に機能するよう強化・拡充していきます。

4 計画の達成状況の評価方法

本計画の達成状況は、毎年度、青梅市公共交通協議会*で実施工程に即した施策の実施状況を整理します。あわせて後に示す目標値に関する確認を行い、目標年次達成の見通しを検証します。

前期の最終年度に当たる令和9年度に、青梅市公共交通協議会において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析等を行い、これらにもとづき施策や目標を見直し、さらには本計画の更新（後期に当たる計画の策定）に向けた検討を開始することとします。

5 資金の確保

公共交通施策の実施にあたっては、原則、実施主体の資金によるものとします。

なお、施策の目的や性質に照らし、適宜、国や東京都等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していきます。

6 目標値

(1) 公共交通施策と数値指標の関係

公共交通施策について数値指標を設定します。

下欄の国の手引きによる【標準】【推奨】【選択】の順で、指標を設定します。

表 6-1 各公共交通施策に対応する数値指標

目標	公共交通施策	数値指標
1. 公共交通の維持と運行サービスの改善	(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	・【標準】 市民一人当たりの公共負担額 ・【標準】 骨格的なバス路線の利用者数
		・【推奨】 青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数 ・【選択】 路線バスの系統数
	(2)鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消	・【推奨】 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区の数 ・【選択】 新技術の導入件数
2. 交通結節点および交通結節機能の強化	(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	・【選択】 新技術の導入件数（再掲）
	(4)交通結節点における乗換え環境の充実	・【選択】 バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場の数
3. デジタル化*の活用による運行サービスの向上	(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	—
	(6)MaaS*の推進	・【選択】 新技術の導入件数（再掲）
4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進	(7)公共交通安全対策の強化	・【選択】 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数
	(8)バリアフリーの推進	・【選択】 心のバリアフリー*啓発活動の実施数
5. みんなで進める公共交通の利用促進	(9)市民の利用促進	・【推奨】 自宅から路線バスを利用すると回答した割合（将来は代替交通を含む）
	(10)来訪者の利用促進	—

各指標について、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（令和2年11月）では、以下のように示されています。

標準指標	地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。
推奨指標	「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。
選択指標	地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定してください。

(2) 数値指標と目標値

各数値指標について目標値を以下のとおり定めます。

表 6-2 数値指標と目標値

数値指標	現状	目標値	
		令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
①【標準】市民一人当たりの公共負担額	1,203円	1,200円	1,200円
②【標準】骨格的なバス路線の利用者指数	83 (令和3年度)	88	88
③【推奨】青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数	616便	616便 相当	616便 相当
④【選択】路線バスの系統数	32系統	32系統 相当	32系統 相当
⑤【推奨】鉄道と路線バスのサービス圏外*のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区の数	9地区 (平成27年度)	7地区	6地区
⑥【選択】新技術の導入件数	0件	2件	3件以上
⑦【選択】バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場の数	1箇所	3箇所 以上	5箇所 以上
⑧【選択】更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数	3箇所	0箇所	0箇所
⑨【選択】心のバリアフリー*啓発活動の実施数	—	5回以上	10回以上
⑩【推奨】自宅から路線バスを利用すると回答した割合（将来は代替交通を含む）	23% (令和3年度)	25%	27%

(3) 前期における段階的な目標値の設定

令和9年度までの前期における段階的な目標値を以下のとおり定めます。

表 6-3 前期における段階的な目標値の設定

数値指標	現状	(年度)				
		令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)
①【標準】市民一人当たりの公共負担額	1,203円	1,200円	1,200円	1,200円	1,200円	1,200円
②【標準】骨格的なバス路線の利用者指数	83 (令和3年度)	84	85	86	87	88
③【推奨】青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数	616便	616便 相当	616便 相当	616便 相当	616便 相当	616便 相当
④【選択】路線バスの系統数	32系統	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当	32系統 相当
⑤【推奨】鉄道と路線バスのサービス圏外*のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区の数	9地区 (平成27年度)	9地区	9地区	8地区	8地区	7地区
⑥【選択】新技術の導入件数	0件	0件	0件	1件	1件	2件
⑦【選択】バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場の数	1箇所	1箇所	2箇所 以上	2箇所 以上	3箇所 以上	3箇所 以上
⑧【選択】更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数	3箇所	3箇所	2箇所	1箇所	0箇所	0箇所
⑨【選択】心のバリアフリー*啓発活動の実施数	-	1回以上	2回以上	3回以上	4回以上	5回以上
⑩【推奨】自宅から路線バスを利用すると回答した割合(将来は代替交通を含む)	23% (令和3年度)	-				25%

(4) 目標値の算定方法

①【標準】市民一人当たりの公共負担額

既存のバス路線を維持するための公共負担額は、令和4年度の市民一人当たりの負担額をもとに、これを維持することを目標とします。ただし、第7次青梅市総合長期計画の将来人口推計において、10年後まで人口減少が続くと見込まれることから、令和5年度以降の年度ごとの公共負担額（総額）は減少していくこととなります。

表 6-4 公共負担額

	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
公共負担額	123,425千円	123,425千円	157,715千円		
人口	133,032人	132,145人	131,124人		
市民一人 当たり負担額	928円	934円	1,203円	1,200円	1,200円

令和4年度までの公共負担額、人口の出典：青梅市
公共負担額について、令和2年度および令和3年度は決算額、令和4年度は予算額

②【標準】骨格的なバス路線の利用者指数

骨格的なバス路線である梅74、梅76、河10、河11の4系統について、令和元年度の利用者数の合計を100として令和2年度および令和3年度の指数を算出し、これら直近3年間の指数の平均値まで改善することを目標とします。

表 6-5 梅74、梅76、河10、河11の利用者指数
(令和元年度を100とする)

	令和元年度 2019年度	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
4系統の 利用者数指数	100	80	83	88	88

令和3年度までの出典：東京都交通局、西東京バス株式会社

③【推奨】青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数

利用者数の減少などに応じて路線バスが減便する傾向にあります。

代替交通による便数も含め、現状維持を目標とします。

表 6-6 青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数

発地	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
平日の便数	649便	626便	616便	代替交通 を含む 616便 相当	代替交通 を含む 616便 相当

令和4年度までの出典：青梅市公共交通ガイド

④【選択】路線バスの系統数

公共交通ネットワーク全体の確保維持のため、代替交通による系統数も含め、路線バスの系統数を維持することを目標とします。

表 6-7 路線バスの系統数

	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
都営バス	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	代替交通 を含む 32系統 相当	代替交通 を含む 32系統 相当
西東京バス	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青20 ・青21 ・河10 ・河11 ・河13 ・河15 ・河16 ・河17 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽32 ・羽33 ・急行 	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青20 ・青21 ・河10 ・河11 ・河13 ・河15 ・河16 ・河17 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小07 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽33 ・急行 	<ul style="list-style-type: none"> ・御10 ・御11 ・青21 ・河10 ・河11 ・小02 ・小03 ・小05 ・小06 ・小07 ・小13 ・小14 ・小15 ・羽31 ・羽33 ・急行 		
西武バス	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯41 ・飯41-1 ・入市32 ・入市32-1 ・入市32-3 		
合計	37系統	36系統	32系統		

令和4年度までの出典：青梅市公共交通ガイド

⑤【推奨】鉄道と路線バスのサービス圏外*のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区の数

新たな公共交通の導入により、鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区（ただし平成27年国勢調査結果による）を減らしていくことを目標とします。

表 6-8 鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区の数

	平成27年度 2015年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区	<ul style="list-style-type: none"> ・駒木町2丁目・長淵8丁目 ・長淵5丁目 ・今寺1・2丁目 ・今寺4丁目 ・師岡町2丁目 ・河辺町1・2丁目 ・河辺町6～8丁目 ・今井1丁目 ・今井3丁目 	7地区	6地区
合計	9地区		

平成27年の出典：平成27年国勢調査

⑥【選択】新技術の導入件数

前期においては、新技術を活かした新たな公共交通の導入やMaaS*の社会実験実施を目標とします。

後期は、自動運転技術を活用した公共交通の導入を目標とします。

表 6-9 新技術の導入件数

	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
新技術の導入件数	0件	2件	3件以上

⑦【選択】バス停周辺における端末交通手段の駐輪・駐車場の数

バス停から遠い地区が存在することと、新技術を活かした端末交通の多様化の動きを捉え、バス停周辺における駐輪・駐車場を増やしていくことを目標とします。

利用が多く後背圏が広いバス停や乗換えのあるバス停などを対象に、5箇所以上を目標とします。

表 6-10 バス停周辺における端末交通手段を誘導する駐輪・駐車場の数

	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
端末交通手段を誘導する駐輪・駐車場	1箇所（今井地区）	3箇所以上	5箇所以上

⑧【選択】 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数

国土交通省は令和4年7月31日現在で、本市において更なる安全対策を講じるべきバス停留所を3箇所選定しました。令和9年度までに0箇所にすることを目標とします。

表 6-11 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数

	令和4年度 2022年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
更なる安全対策を講じるべきバス停留所	・駒木町三丁目(外回り) 東京都交通局 ・JA小曾木支店前(外回り方向) 東京都交通局 ・JA小曾木支店(河辺駅方向) 西武バス(株)	0箇所	0箇所
合計	3箇所		

令和4年度の出典：バス停留所安全性確保対策実施状況（令和4年7月31日現在）

⑨【選択】 心のバリアフリー*啓発活動の実施数

公共交通に関する心のバリアフリー啓発活動は、これまで特段実施してきていません。

年間10回以上を目標とします。

表 6-12 心のバリアフリー啓発活動の実施数

	令和元年度 2019年度	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
心のバリアフリー啓発活動の実施数		-		5回以上	10回以上

⑩【推奨】 自宅から路線バスを利用すると回答した割合

青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査では、「普段、路線バスを利用しますか」という設問を設けています。

これに対して「利用する」と回答した割合を数値指標とし、現状23%に対して27%を目標値とします。

表 6-13 自宅から路線バスを利用すると回答した割合

	平成23年度 2011年度	令和3年度 2021年度	令和9年度 2027年度	令和14年度 2032年度
自宅から路線バスを利用すると回答した割合	21%	23%	25%	27%

平成23年度と令和3年度の出典：青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査

7 実施工程

公共交通施策は、以下の工程により推進します。

公共交通施策	現状	実施工程（年度）					
		前期					後期
		令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	～令和14 (2032)
(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	①施設送迎バスの活用 検討／実証実験						
	②既存の公共交通の補完 検討／実証実験						
	③まちづくりにあわせた路線の再編 まちづくりの動向の注視／検討						
(2)鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消	①新たな公共交通の導入 検討／実証運行						
(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	①自動運転 研究・検討						実証運行
(4)交通結節点における乗換え環境の充実	①シェアサイクル*普及のためのサイクルポートを確保する土地の提供 普及状況にあわせて実施						
	②バス停での端末交通の受入れ バス停ごとに検討／実証実験／本格実施						
	③駅での端末交通の受入れ これまでの取組を踏まえ継続実施						
(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	①マイナンバーカード活用 検討／実証実験						
(6)公共交通のデジタル化*とMaaS*の推進	①公共交通のデジタル化とMaaSの推進 状況把握／実証実験等						
(7)公共交通安全対策の強化	①バス停留所等の安全対策 適宜検討 適宜対応						
	②交通安全教室 適宜実施						
(8)バリアフリーの推進	①②鉄道駅・車両、バス停留所・車両、駅前広場、道路、公共施設 適宜実施						
	③公共交通の視点からの心のバリアフリー*啓発活動 適宜実施						
(9)市民の利用促進	①②③広報おうちめ、公共交通ガイド、モビリティ・マネジメント* 適宜実施						
	④公共交通の写真展 検討						
	⑤SNS*による情報収集 検討						
	⑥公共交通サポーター制度の導入 検討						
(10)来訪者の利用促進	①観光需要に応じた運行等のサービス 検討						
	②観光型MaaS 実証実験						
	③青梅～奥多摩間の組織づくりと活動 組織づくり 活動						

検討・実証実験

本格実施（実証運行）

1 協議・策定経緯

年	月日	内容
令和3年	9月27日	第39回青梅市公共交通協議会 青梅市公共交通協議会規約の一部改正 青梅市地域公共交通計画（仮称）の検討 青梅市の公共交通を取り巻く情勢把握 青梅市の公共交通に関する状況把握 市民等のニーズの把握
令和4年	1月12日	第40回青梅市公共交通協議会 青梅市の公共交通に関する課題整理（一部） 市民参加型の公共交通利用促進策の提案 市民アンケート案
	2月4日～ 2月25日	青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査の実施
	3月18日	第41回青梅市公共交通協議会 アンケート調査結果の速報値について 公共交通のあり方について
	8月2日	第43回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画（仮称）の構成案について 公共交通に関する状況について 路線バスの状況把握について アンケート調査結果について 公共交通の基本的な方針と目標について 公共交通の施策の骨子案について
	11月10日	第44回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画（素案）について 青梅市地域公共交通計画の策定までのスケジュールについて
	11月22日	経営会議 青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメントについて
	12月8日～ 12月22日	青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施
	12月12日	市議会全員協議会 「青梅市地域公共交通計画」の策定状況について（報告）
令和5年	1月16日	第45回青梅市公共交通協議会（書面開催） パブリックコメント実施結果について 青梅市地域公共交通計画（最終案）の承認（確定）
	2月28日	経営会議 青梅市地域公共交通計画について（決定）
	3月29日	第46回青梅市公共交通協議会 青梅市地域公共交通計画の共有

2 青梅市地域公共交通計画（案）へのパブリックコメント実施結果

1. 実施期間 令和4年12月8日（木）から令和4年12月22日（木）まで
2. 集計結果 意見提出者数33人、意見数（重複含む）49件
3. 意見要旨

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握

<p>32 ページ 沿線小学校による J R 青梅線活性化のための取組は何なのか、具体的な事例を挙げていただきたい。</p>	<p>32 ページ「（3）鉄道②取組」において、市立第六小学校の6年生が、総合的な学習の時間に地元を紹介するポスターを作成し、交通事業者の協力を得て、令和4年3月に J R 青梅駅ほか5駅の構内および西東京バス車内に掲出された事例があります。</p>
<p>40 ページ 地域の多様な輸送資源が西部地区だけない点について、課題として挙げるべきでは。</p>	<p>40 ページ「（7）地域の多様な輸送資源」は、現時点で運行状況等を把握している輸送資源を例として示したものであり、これら以外の輸送資源についても、引き続き運行状況等の把握に努めてまいります。</p>
<p>市内の無人駅において、Wi-Fiの整備、待合室、エレベーターを設置していただきたい。</p>	<p>青梅駅以西の駅への待合室の整備や、駅施設のバリアフリー化の推進などの施設改善については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。77 ページ「（8）バリアフリーの推進」において、交通施設のバリアフリー化を位置付けております。</p>
<p>深夜帯や運休時間帯において、振替輸送という形でタクシーが利用できるよう、市とタクシー業者との間で協定を締結して欲しい。</p>	<p>鉄道運休時の振替輸送は、一般的には鉄道事業者が状況に応じて実施するものと認識しております。</p>
<p>河辺駅～青梅駅間の J R 青梅線の本数が減るのではと心配している。（2件）</p>	<p>河辺駅～青梅駅間を含む J R 青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。</p>
<p>増便などを行い、路線バスの間隔を狭めて欲しい。</p>	<p>市内の主要なバス路線については、市が公共負担を行い路線の確保維持に努めておりますが、近年、利用者が減少して収支率が悪化し、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であるため、現状での増便は難しいものと認識しております。</p>
<p>河辺始発の列車（朝）を増やして欲しい。 また、早まった終電を戻して欲しい。</p>	<p>終電時刻の改善など青梅線の輸送力増強については、西多摩地域の市町村で構成する西多摩地域広域行政圏協議会を通じて J R 東日本八王子支社に要望しております。コロナ禍により人々の働き方や行動様式が変化し、特に深夜時間帯の利用が大きく減少している状況において、利用状況にあわせた終電時刻の繰り上げは、鉄道事業者として経営を維持するための止むを得ない措置であるとも認識しております。</p>

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握（つづき）

東青梅駅単線化について、市は積極的に策を練っていない。	東青梅駅のホーム改良工事に伴う単線化は、グリーン車サービス開始にかかる12両化に対応するためのものであり、利用者の利便性が低下するものではないものと認識しております。
バス停に電光掲示が欲しい。	バス停など交通施設の改善は、その利用状況に応じて交通事業者が個別に行うものであるため、一律に整備されることは難しいものと考えております。

第4章 公共交通の基本的な方針と目標

郵便局、病院、スーパー、役所を回る交通ラインと、この交通ラインから自宅のドアまでつながるラインがあると良い。	69ページ「(2)目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、鉄道と骨格的なバス路線を主軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車や新たな公共交通など多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、公共交通を維持しつつ、運行サービスの改善を図ることを位置付けております。
各地区から直接病院、市役所に行ける循環型の交通手段が欲しい。	69ページ「(2)目標 2. 交通結節点および交通結節機能の強化」において、鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車、徒歩などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ることを位置付けております。
市役所や健康センターへのシャトルバスが欲しい。(2件)	
バス事業者が重複する区間において、同じような時間帯に複数事業者のバスが走っていることがあるので、ある程度均等な間隔で走って欲しい。	69ページ「(2)目標 1. 公共交通の維持と運行サービスの改善」において、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上等の視点を重視することを位置付けております。

第5章 公共交通施策

<p>他自治体でミニバスを見て、自由停車区域の設定が良いと思った。</p> <p>青梅市も各自治体に「誰がいつ使うか」などの聞き取り調査を行うなど、共助の関係で青梅市を活性化して欲しい。</p>	<p>フリー乗降区間については、成木、小曾木、富岡、黒沢地区を運行する都営バスおよび西武バスで導入しています。</p> <p>79ページ「(10) 来訪者の利用促進」において、近隣自治体や関係団体と連携した取り組みを位置付けております。</p>
<p>64ページ</p> <p>今井1丁目など、既存のバス路線から離れた住民の移動手段の確保について、早急に対策して欲しい。</p>	<p>72ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消」において、地域の需要に応じた新たな公共交通の導入を位置付けております。</p>

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第5章 公共交通施策（つづき）

<p>57 ページ デマンド型交通*サービスについて、導入して欲しい。(4件)</p>	<p>72 ページ「2 公共交通施策 (1) 公共交通のネットワークとサービスの維持」において、既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実を位置付けております。</p>
<p>コミュニティバスを導入して欲しい。(14件)</p>	<p>コミュニティバスについて、過去に運行ルートや利用者の推計、運行費用などについて検討いたしましたが、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、新たな財政負担は困難であることや、運行している他の自治体で多額の財政負担が生じている例も多くなことなど、総合的に判断した結果、導入を見送っております。</p> <p>72 ページ「2 公共交通施策」において、地域の輸送資源を活用した移動手段の創出や、地域のニーズに対応する新たな公共交通の導入を位置付けております。</p>
<p>タクシー利用に係る助成制度、もしくは運賃低減に係るサービスが欲しい。(5件)</p>	<p>75 ページ「(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、タクシーを含めた公共交通の運賃補助を位置付けております。</p>
<p>グリーンスローモビリティ*について、丁寧な検討、地元の方の要望にあっているかも含めて導入して欲しい。</p>	<p>グリーンスローモビリティについて、ワークショップやアンケート調査によるニーズの把握や、試乗イベントの開催による気運の醸成に取り組んでおります。</p> <p>72 ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外*の解消」において、河辺町1～3丁目地区でグリーンスローモビリティの実証運行等を位置付けております。</p>
<p>路線バスについて、小作駅東口方面～河辺駅北口まで、青梅線北側を回送で走るバスの営業を行って欲しい。(わかぐさ公園などのバス停も中間点で設けて欲しい。)(3件)</p>	<p>72 ページ「2 公共交通施策 (2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消」において、鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区(河辺町6～8丁目地区を含む)を対象に、一定の需要があることなどを条件として、新たな公共交通の導入を位置付けております。</p>
<p>市役所付近は坂が多く、高齢者にとっては難所である。政治は市民のためにこそあるべきで、長年頑張ってきた高齢者にこそ税金を使うべきだ。</p>	<p>75 ページ「(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進」において、高齢者等の免許返納の誘導と外出促進のため、マイナンバーカードと連動した公共交通運賃補助による移動支援を位置付けております。</p>

目次	意見要旨	市の考え方
----	------	-------

第5章 公共交通施策（つづき）

<p>自宅からバス停までの距離が遠く、バスの夜の本数が少ない。</p>	<p>72ページ「2 公共交通施策（1）公共交通のネットワークとサービスの維持」において、既存の公共交通を補完するデマンド型交通*や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実を位置付けております。市では、公共負担を行い主要なバス路線の確保維持に努めておりますが、近年、バス事業者の経営は非常に厳しい状況であり、現状での増便は難しいものと認識しております。</p>
-------------------------------------	--

第6章 計画の推進方策

<p>62ページ 成木地区については民間に任せられるのではなく、もっと本格的に取り組むべきである。</p>	<p>本計画を推進するためには、81ページ「第6章 計画の推進方策 1 推進体制」に記載のとおり、公共交通の利用者である市民や交通事業者等の関係主体が連携・協力していくことが重要です。これを踏まえて、82ページ「3 地域住民による地域公共交通改善制度*の拡充」において、市民等が中心となる施策を市が支援する「地域住民による地域公共交通改善制度」を活用し、制度が適切に機能するよう強化・拡充していくことを位置付けております。</p>
<p>90ページ 実施工程について、住民の意見も尊重し、なるべく早く検討し、具体的な対策を講じていただきたい。</p>	<p>90ページに示した各施策について、工程にもとづき計画期間内に達成できるよう、着実に取り組みを進めてまいります。</p>
<p>財政負担について、収益事業からの繰入金がたくさんあると聞いている。 公共交通対策にも積極的に活用してみてもは。</p>	<p>収益事業からの繰入金については、各種事業へ個別に充当されるものではないため、貴重な財源として市政全体で有効に活用してまいります。82ページ「5 資金の確保」において、公共交通施策の実施にあたっては、国や東京都等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していくことを位置付けております。</p>

3 協議体制【青梅市公共交通協議会委員／青梅市公共交通協議会規約】

青梅市公共交通協議会委員

区 分	所属・役職等	氏 名	備考
青梅市長が指名する者	青梅市都市整備部長	川島 正男	
	青梅市健康福祉部長	齋藤 剛一 増田 博司	～R3.12.31 R4.1.1～
一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者	東京都交通局自動車部計画課長	島崎 健一 若田 瑞穂	～R4.3.31 R4.4.1～
	西東京バス株式会社営業部長兼乗合担当課長	黒田 誠	
	西武バス株式会社計画部計画課長	新井 淳一 秦野 凌	～R3.9.30 R3.10.1～
一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者	京王自動車株式会社（旧 京王自動車多摩西株式会社） 青梅営業所長	藤井 裕之 貫井 良一	監査委員 ～R4.10.14 R4.10.15～
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社長が指名する者	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社企画総務部経営戦略ユニットマネージャー（旧 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部経営企画室担当課長）	榎本 聡	
道路管理者が指名する者	東京都西多摩建設事務所管理課長	高橋 一広 高橋 伸子	～R4.3.31 R4.4.1～
	青梅市都市整備部長（兼任）	(川島 正男)	
警視庁青梅警察署長が指名する者	警視庁青梅警察署交通課長	舟窪 伸	
青梅市民の代表者	青梅市自治会連合会会長	宮口 泉	会長
	青梅市高齢者クラブ連合会会長	小山 登美夫	
	青梅市障害者地域自立支援協議会委員	大栗 重幸	
	青梅市中学校PTA連合会理事	井上 太志郎 唐津 直樹	～R4.6.30 R4.7.1～
	公募市民	横澤 武留	
青梅市内の商業関係団体の代表者	青梅市商店会連合会副会長	馬場 欣哉 佐野 佳宏	～R4.3.31 R4.4.1～
国土交通省関東運輸局東京運輸支局長が指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局総務企画担当首席運輸企画専門官	谷口 信夫 鈴木 淳	～R4.3.31 R4.4.1～
学識経験者その他協議会が必要と認める者	日本大学理工学部教授	轟 朝幸	座長
	早稲田大学理工学術院教授	佐々木 邦明	

※構成委員は、令和3年9月27日に開催した第39回青梅市公共交通協議会以降における委員。

青梅市公共交通協議会規約

(名称)

第1条 この協議会は、青梅市公共交通協議会(以下「協議会」という。)という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を東京都青梅市東青梅1丁目11番地の1(青梅市役所内)に置く。

(目的)

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、青梅市における地域公共交通計画(以下「計画」という。)の作成および実施に関し必要な協議を行うことを目的とする。

(業務)

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組に関すること。
- (2) 計画の策定および変更の協議に関すること。
- (3) 計画の実施の協議に関すること。
- (4) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (5) 前4号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第5条 協議会は、会長、座長および委員をもって組織する。

(会長および座長)

第6条 会長は、次条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 会長に事故があるとき、または会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
- 4 座長は、次条に規定する委員の中から、会長が指名する。
- 5 座長は、協議会の議事運営を統括する。
- 6 座長に事故があるとき、または座長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(協議会の委員)

第7条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 青梅市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者が指名する者
- (4) 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社長が指名する者
- (5) 道路管理者が指名する者
- (6) 警視庁青梅警察署長が指名する者
- (7) 青梅市民の代表者

- (8) 青梅市内の商業関係団体の代表者
 - (9) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長が指名する者
 - (10) 学識経験者その他協議会が必要と認める者
- (委員の任期)

第8条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠または増員による任期は、前任者または現任者の残任期間とする。

(会議)

第9条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、座長が議長となる。

2 会議は委員の過半数の出席をもって成立し、会議の議決方法は、座長を除く出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、座長の決するところによる。

3 会議は原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる協議については、非公開とする。

4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、または会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が調った事項については、委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第11条 第4条各号に掲げる事項について専門的な調査および検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、協議会が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、青梅市公共交通担当課に置く。

3 事務局に事務局長および事務局員を置き、協議会が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、青梅市その他団体等からの補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(監査)

第15条 協議会に監査委員を置き、第7条に規定する委員の中から、互選によりこれを定める。

2 会長または座長は、監査委員を兼ねることはできない。

3 監査委員は、協議会の出納監査を行い、その結果を会議で報告しなければならない。

(報償金)

第16条 協議会は会長、座長、監査委員および委員ならびに第9条第4項の規定により会議に出席した者に対し、報償金および費用弁償を支給することができる。

2 報償金および費用弁償に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

(規約の変更)

第17条 この規約を変更する場合には、協議会の承認を経るものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第18条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算し、監査委員であった者に報告する。

(補則)

第19条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

付 則

この規約は、平成23年8月22日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成25年8月22日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成26年4月1日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、平成26年11月20日から施行する。

付 則

この規約の一部改正は、令和3年9月27日から施行する。

4 用語解説

五十音順

ウォークابل	直訳すると「歩いて行ける、歩ける」等の意味をもつ形容詞。本計画においては、「歩きたくなる」という意味で記載。
青梅市公共交通協議会	「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。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を全体として(排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計を)ゼロにすること。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
心のバリアフリー	様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。
シェアサイクル	一定の地域内に複数設置されたサイクルポート(自転車の貸出・返却場所)で自由に自転車を借りたり返したりできるシステム。
地域住民による 地域公共交通改善制度	公共交通が不便な地域の改善に向けて、市民等が主体となって地域のニーズに適した新たな交通の導入などを検討する場合に、行政が技術的な事項や費用について支援する制度。制度の概要等は16ページに記載。
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。
デジタル化	デジタル技術を活用することで、既存のビジネスプロセスを効率化し、コストを削減することを目的とする取組。
デジタル・トランス フォーメーション(DX)	企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。
鉄道と路線バスの サービス圏外	鉄道駅から700mまたはバス停から300m圏外のエリア。
デマンド型交通	路線バスなどルートやダイヤを定めて運行する路線定期型交通とは違い、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する交通サービス。
ドローン	無人で遠隔操作または自動操縦により飛行することができる航空機。
パーソントリップ調査	将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的として、「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどを把握する調査。
ビッグデータ	一般的なデータ管理・処理ソフトウェアで扱うことが困難なほど巨大で複雑なデータの集合を表す用語。
モビリティ・マネジメント	一人ひとりの移動が、個人的にも社会的にも望ましい(過度な自動車利用から公共交通や自転車など多様な移動手段を適切に利用する)方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

ABC 順

AI	Artificial Intelligence（人工知能）の略称。コンピュータがデータを分析し、知識を基に、新しい結論を得る推論や判断、最適化提案、課題定義や解決、情報から将来使えそうな知識を見つける学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術。
IoT	Internet of Things（モノのインターネット）の略称。従来インターネットに接続されていなかった様々なモノ（センサー機器、駆動装置、住宅・建物、車、家電製品、電子機器など）が、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組み。
MaaS	マース。Mobility as a Service の略称。利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
SDGs	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本も積極的に取り組んでいる。
SNS	Social Networking Service の略称。フェイスブック、ツイッター、LINE など、Web サイトで利用者同士のコミュニケーションを可能にするネットワークサービス。

青梅市地域公共交通計画

令和5（2023）年3月

発行 青梅市

編集 都市整備部管理課交通担当

〒198-8701

東京都青梅市東青梅1丁目11番地の1

電話:0428-22-1111（代表）



乗って守ろう! 使って育てよう! 公共交通

青梅市



Ome Blue®