

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

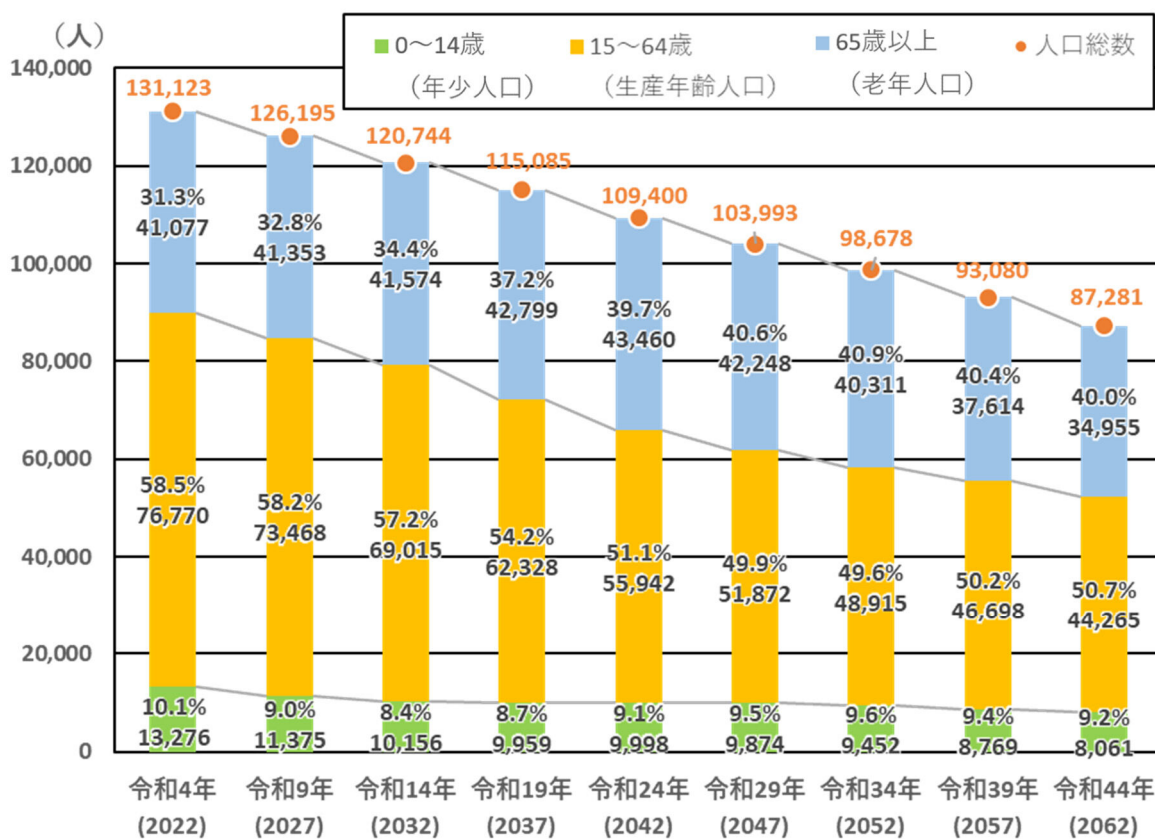
(1) 人口減少・超高齢化

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。

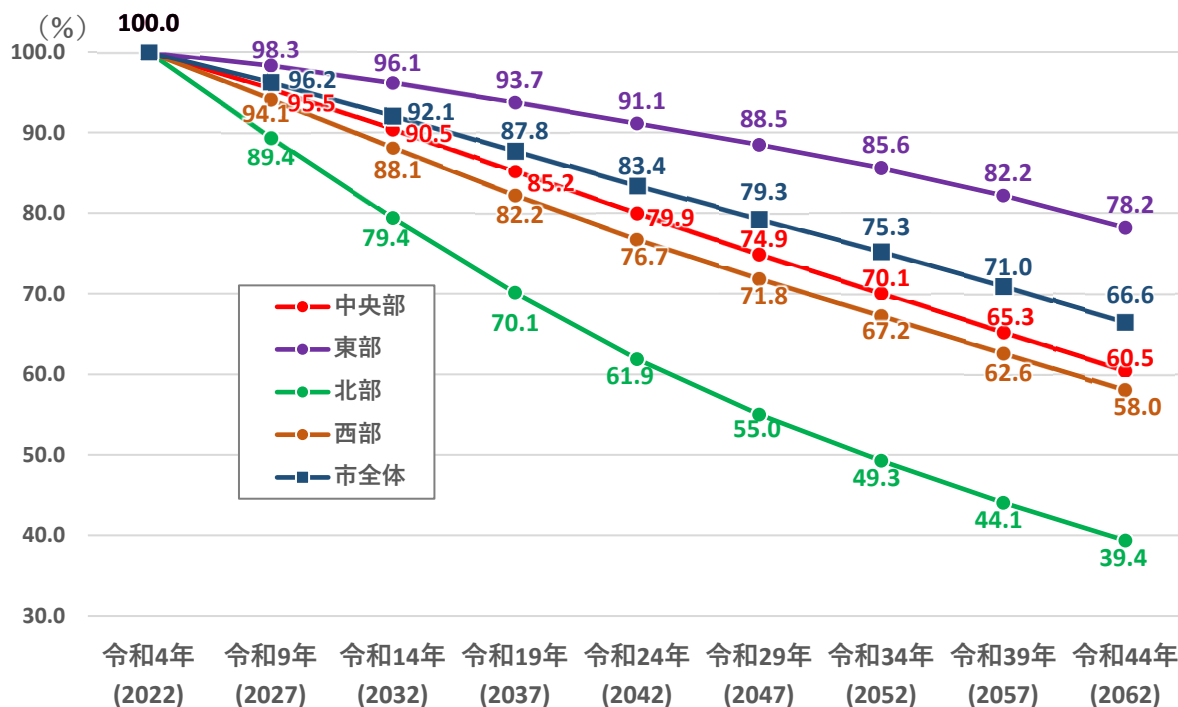
図 1-1 青梅市の将来人口（年齢別）



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



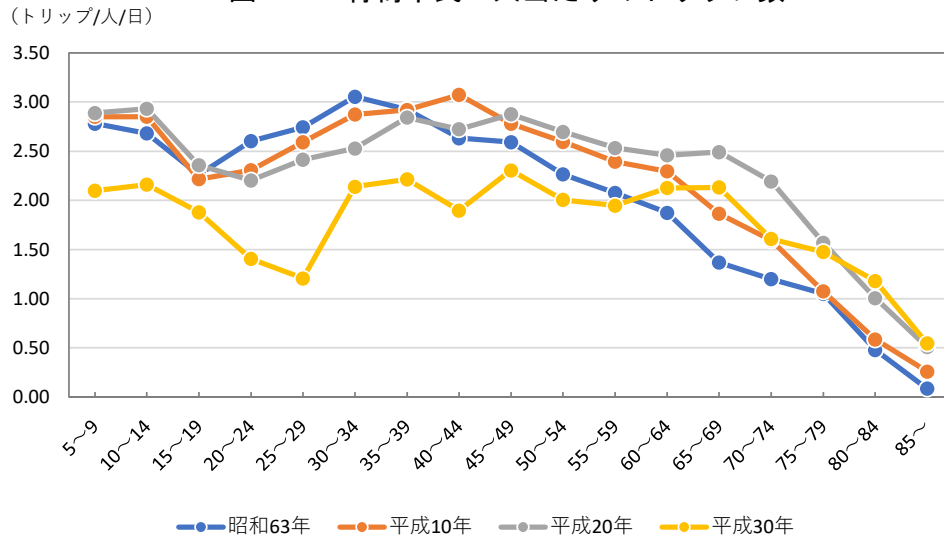
(2) 外出頻度の低下

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。

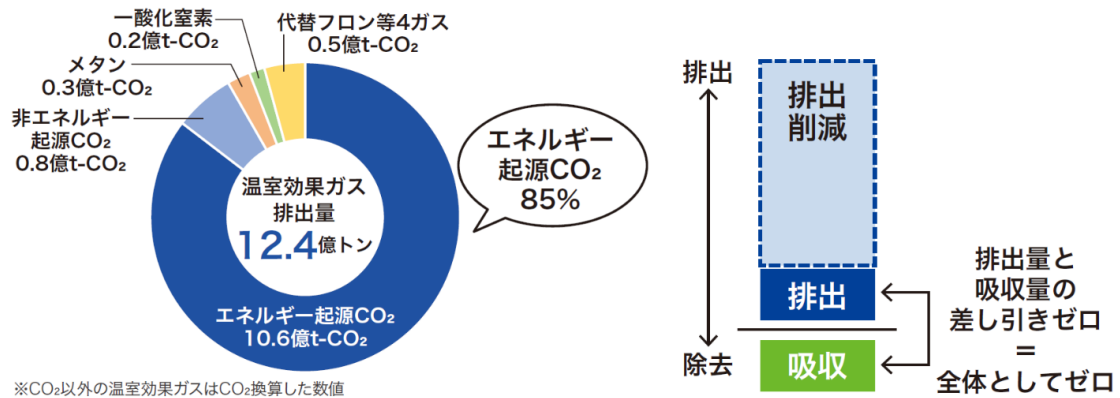
図 1-4 公共交通に關係する主なゴール



(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



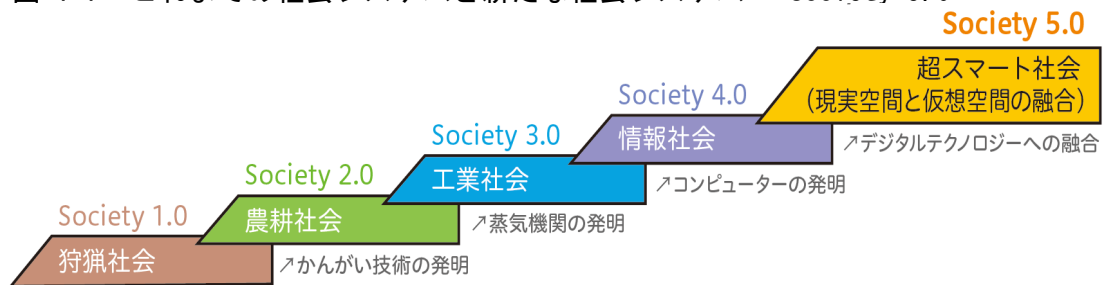
出典：経済産業省 資源エネルギー庁「日本のエネルギー2020」

(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、楽しんでいきます。
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"> <tr> <td>交通手段のベストミックスの構築</td> <td>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>まちづくりと連動した路線バス・鉄道の充実</td> <td>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>新たな公共交通の導入に向けた取組の推進</td> <td>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"> <tr> <td>デジタル化*</td> <td>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>脱炭素*</td> <td>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>多様性</td> <td>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