

第4章 公共交通の基本的な方針と目標

1 あるべき姿

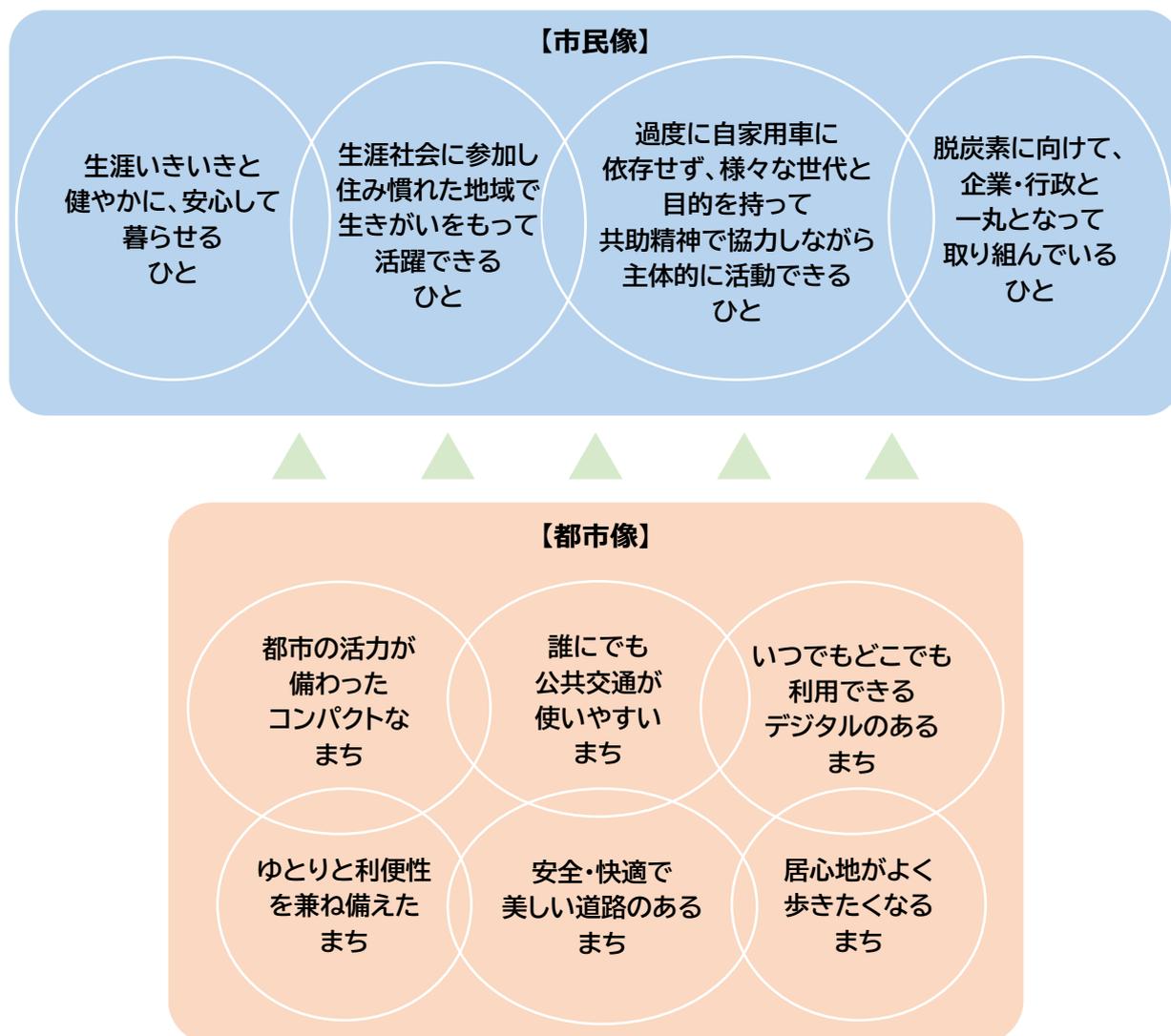
本市の人口は、平成23年の140,038人（1月1日現在）が最後の14万人台となり、その後減少し続け、令和3年で132,145人となりました。この10年間で約7,900人、年間で約800人の減少となります。

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。

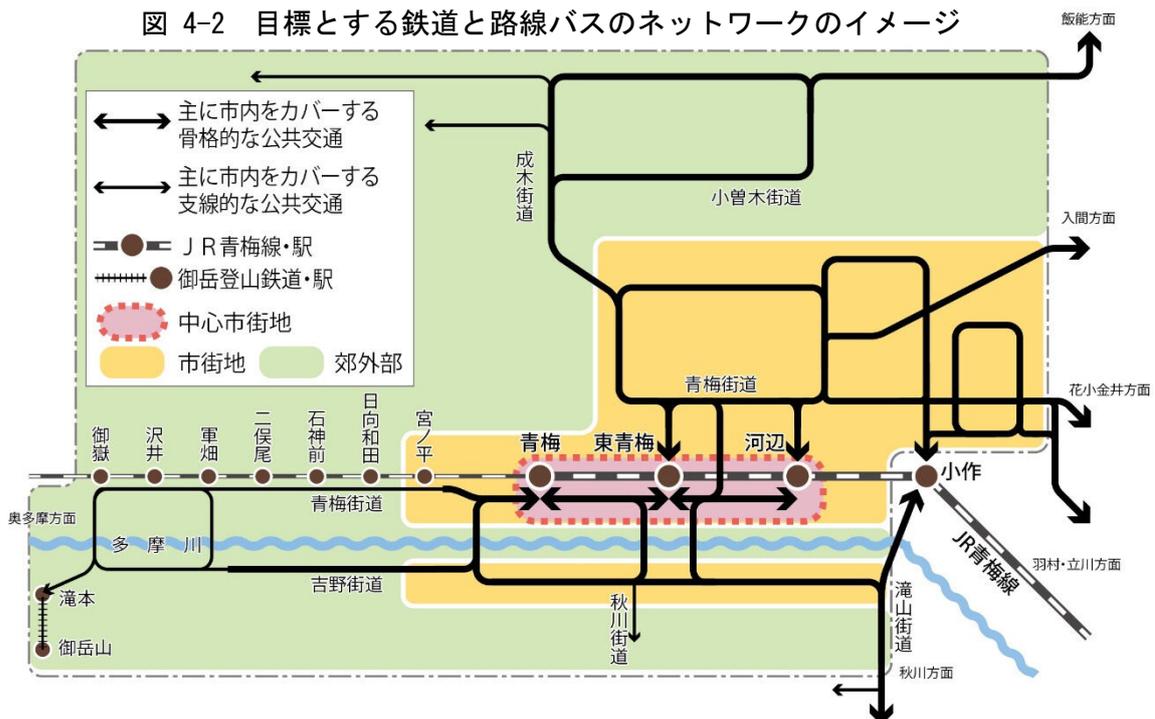
ソフト系

- 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

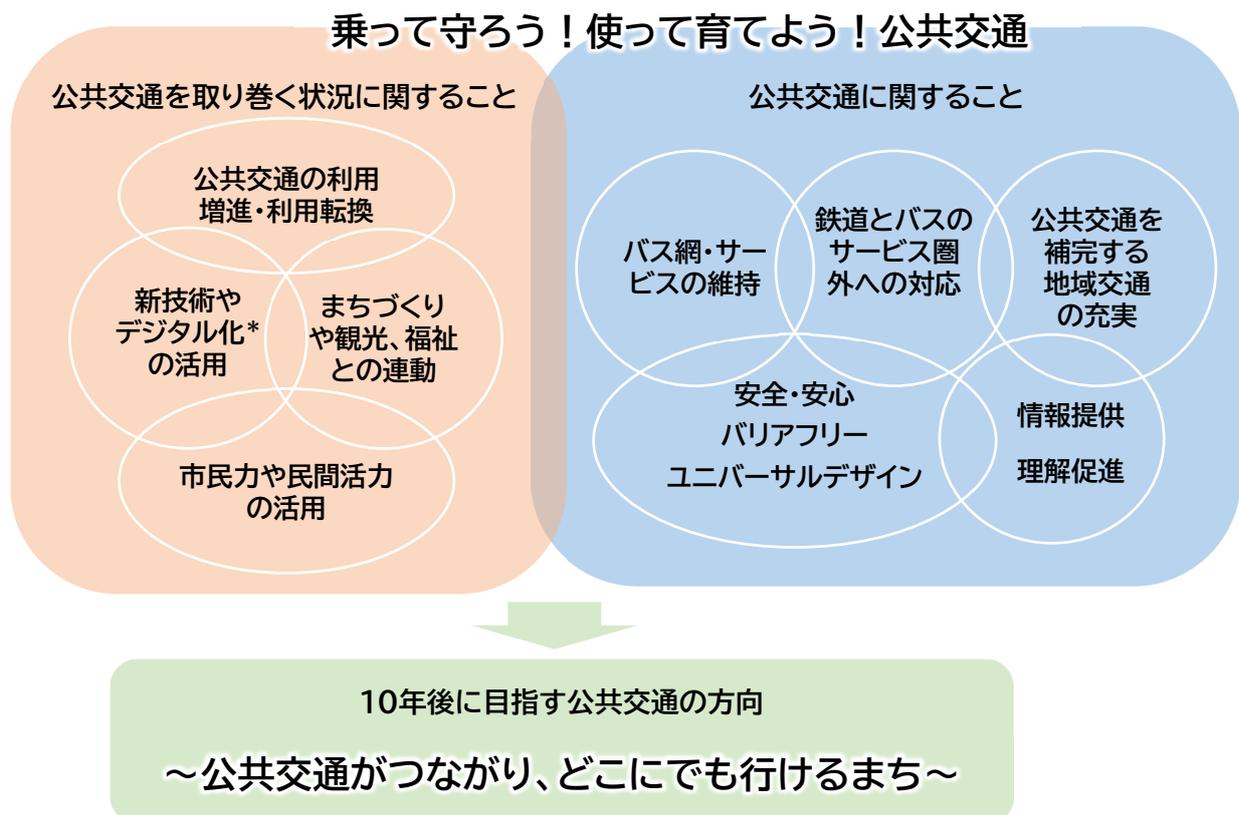
(1) 目標設定にあたっての考え方

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、ウォークアブル*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