

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～

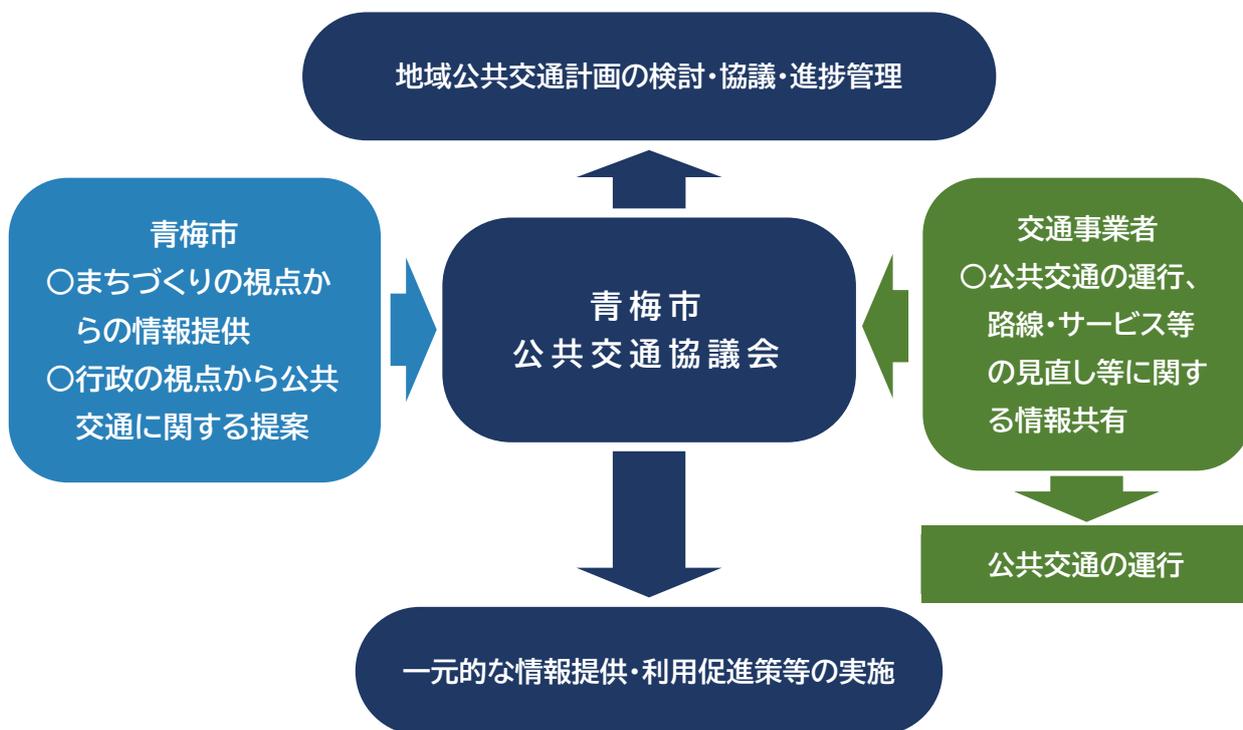
青梅市公共交通協議会は、本計画（Plan）策定後における施策の実施（Do）について達成状況等の評価（Check）に関する実施主体となり、毎年度、評価していくこととなります。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）