

第50回 青梅市公共交通協議会

報告・協議資料

目次

区分	項目	資料の骨子	ページ
報告事項	1. 前回協議会の振り返り	－	2
	2. 公共交通ガイドの更新	・2024年4月改訂版の作成、配布等	2
	3. 各交通事業者からの報告	－	3
協議事項	1. 河辺町1～3丁目グリス口 実証運行にかかるアンケートの結果と今後の予定	・実証運行の結果、アンケート調査、地元自治会メンバーとの打ち合わせ、事例調査、分析・提案から構成	4
	2. 施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証	・青梅市地域公共交通計画では、計画の達成状況を毎年度、本協議会で実施工程に即した施策の実施状況を整理し、あわせて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することとしている。 ・ここでは、施策の実施状況と目標値の確認および見通しを示す。	41
	3. 協議会規約の一部改正	・地域公共交通会議の併設 ・運賃協議分科会の設置	45
	4. 令和6年度事業計画および予算案	・業務内容 ・年間スケジュール ・予算案 ・業務委託	46
	5. 令和6年度業務委託	(会議当日に事務局から資料配付・説明)	48

報告事項

1. 前回協議会の振り返り

○前回の第49回協議会は、令和5年12月18日(月)午前10時に開催されました。

第49回青梅市公共交通協議会資料の主な項目と協議概要など

主な項目	協議概要など
河辺町1～3丁目グリス口 実証運行結果の速報と今後の予定	○主な意見は以下のとおりです。 <ul style="list-style-type: none">・病院の追加を試してみる必要があるのでは・安全性の確保が今後必要・満車による積み残し発生への対応・適正な運賃を考えたい
地域公共交通会議の併設に向けた取り組み(案)	○主な意見は以下のとおりです。 <ul style="list-style-type: none">・運賃に関する協議は運賃協議会を立ち上げて協議する必要
その他	○主な意見は以下のとおりです。 <ul style="list-style-type: none">・道路整備を前提に小05系統と青21系統のルート変更を要望・公共交通ガイドについて、青梅駅から御嶽方面に向けた電車の発着時刻の掲載を要望

2. 公共交通ガイドの更新

○別冊のとおり、青梅市公共交通ガイドについて、令和6年3月のダイヤ改正にあわせて時刻表等を更新し、2024年4月改訂版を作成しました。

○印刷部数は36,000部です。今後は自治会加入世帯への全戸配布および公共施設への設置などを行っていきます。

3. 各交通事業者からの報告

(1) 東京都交通局

(2) 西東京バス株式会社

(3) 西武バス株式会社

(4) 京王自動車株式会社

(5) 東日本旅客鉄道株式会社

協議事項

1. 河辺町1～3丁目グリスロ実証運行にかかるアンケートの結果と今後の予定

1-1 実証運行の結果

(1) 運行内容

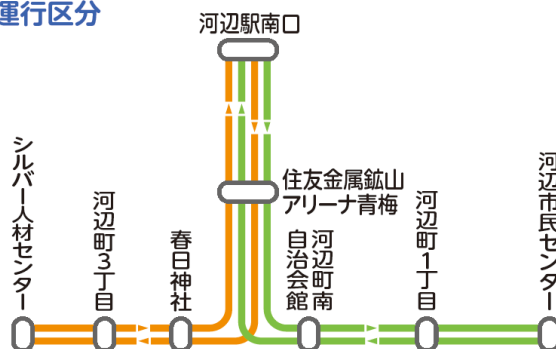
- 運行主体 青梅市(市民安全部交通政策課)、青梅市公共交通協議会
- 運行期間 令和5年10月2日(月)～11月30日(木)
- 運行形態・運賃 定時定路線(予約不要)・全区間無料
- 運行区間 河辺駅南口～河辺町1丁目方面(東ルート):片道約1.9km
～河辺町3丁目方面(西ルート):片道約1.5km



- 運行日 平日・土曜日(日・祝日は全便運休)計49日
- 運行時間 8:00～13:57(約6時間)
- 車両 7人乗りグリーンスローモビリティ(ヤマハ発動機AR-07/1台)
- 乗務員 京王自動車株式会社青梅営業所(運行管理)
- 車両および運行支援 ヤマハ発動機株式会社、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)
- 車両の位置情報サービス 株式会社ケイ・シー・シー(知らせてビューア)
- 事業支援 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課

(2)利用状況の概要

運行区分



	西ルート	東ルート	合計
方面	河辺町3丁目 シルバー人材センター	河辺町1丁目 河辺市民センター	
延べ利用者数	1,014人	1,453人	2,467人
運行日数	49日		
1日あたり平均乗車数	21人/日	30人/日	51人/日
1日あたり便数	下り6便、上り6便 計12便	下り6便、上り6便 計12便	下り12便、上り12便 計24便
1便あたり乗車人員	1.8人/便	2.5人/便	2.1人/便
日別の乗車数	・1日あたり40～70人の利用。後半では60人を超える日が多い		
利用の多い曜日	月・火・土	金・月・土	・少ないのは、ともに水曜日
平均乗車数・平均降車数が多い停留所	・シルバー人材センター▶河辺駅南口 ・河辺駅南口▶シルバー人材センターや春日神社	・河辺町1丁目▶河辺駅南口 ・河辺駅南口▶河辺町1丁目や河辺市民センター	
	下りを1とすると上りは1.8	下りを1とすると上りは1.5	・ともに上りが多い
利用の多い時間帯別	10時台	10時台～12時台	・8時台～10時において上りが多い
満車が多く発生した区間、時間	・春日神社▶住友金属鉾山アリーナ青梅 ・住友金属鉾山アリーナ青梅▶河辺駅南口	・河辺町南自治会館▶住友金属鉾山アリーナ青梅 ・住友金属鉾山アリーナ青梅▶河辺駅南口	・時間別では9時台、10時台 ・上りが多い

1-2 アンケート調査

(1)乗務員アンケート調査の結果

実証運行終了後、京王自動車(株)に依頼 全回答数:14票

◎:効果 ▲:課題

①車両について

- ◎操作性は問題ない(2票)
- ◎低速車両なので安全性はよい(2票)
- ◎狭い道路で対向車がいてもスムーズに走行できる車両サイズ(1票)
- ▲ハンドルが重い(5票)
- ▲エアコンがついているとよい(4票)
- ▲ドアやシートベルトが無いので、安全性が不安だ(3票)
- ▲低速での公道走行は危険を感じた(2票)

②ダイヤについて

- ◎6時間での運行で3時間乗務はちょうどよかった(2票)
- ▲河辺市民センター停留所での折り返し時間にゆとりがほしい(5票)
- ▲東ルート・河辺駅南口行き河辺1丁目、河辺町南自治会館停留所では時間調整が必要だった(3票)

③お客様の反応について

- ◎車両も含めて、お客様の反応は極めて良好であった(10票)
- ◎沿線住民の方々は継続を希望(4票)
- ◎有料でも走らせてほしいとの意見が多い(2票)
- ▲満席でお客様が乗れないことがあったので定員を増やすとよい(3票)

④乗務員の体調管理について

- ◎11月は日中雨も少なく暖かい日が続く、エンクロージャーを降ろせば寒くない(1票)
- ▲各停留所の停留時間が短く、休憩時間があまりない(3票)
- ▲雨天時はエンクロージャーの開け閉めでびしょ濡れになった(2票)

⑤ルートについて

▲（ルート全般）進行方向によっては停留所からの合流時に見づらい所がある。それぞれの進行方向によって停留所を設けたほうがよい。（3票）



停留所について

▲千ヶ瀬河辺下通りの停留所（計4か所）……右折で入り右折で出るには危険、視界も悪かった
▲河辺町南自治会館停留所……春日神社方面からの見通しが悪い

⑥運行状況アプリについて

◎使いやすい、操作性は問題ない（2票）
▲スマホを持っておらず活用されない（2票）
▲満車情報がわからず乗車できない事が多々あった（1票）

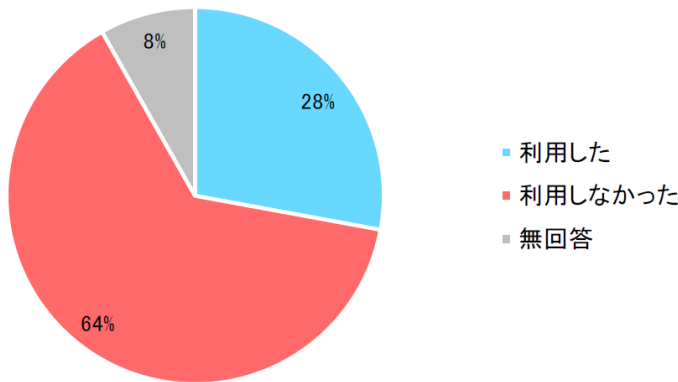
(2)河辺町1～3丁目における地域住民アンケート調査の結果

- 全回答数は1,274票
- 回答者は「1丁目在住」が58%、「2丁目在住」が24%、「3丁目在住」が18%
- 回答者のうち「70歳代以上」は42%、「60歳代を含める」と68%

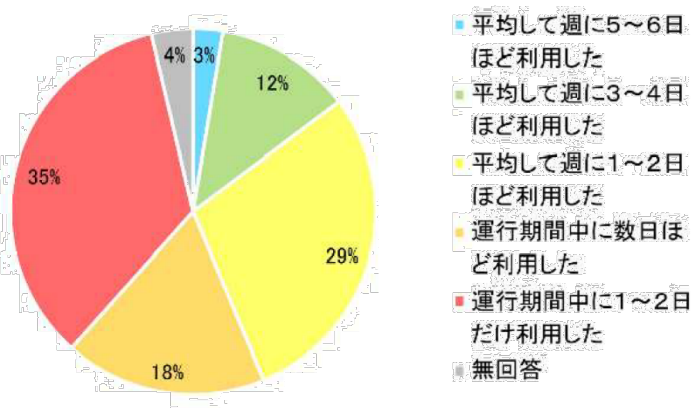
①利用した人

- グリーンスローモビリティを「利用した」は28%、「利用しなかった」は64%
- 「利用した」人のうち44%が、平均して週に1～2日ほど以上の利用

グリーンスローモビリティ実証運行を 利用したか (n=681)



実証運行期間中、どの程度利用したか (n=190)

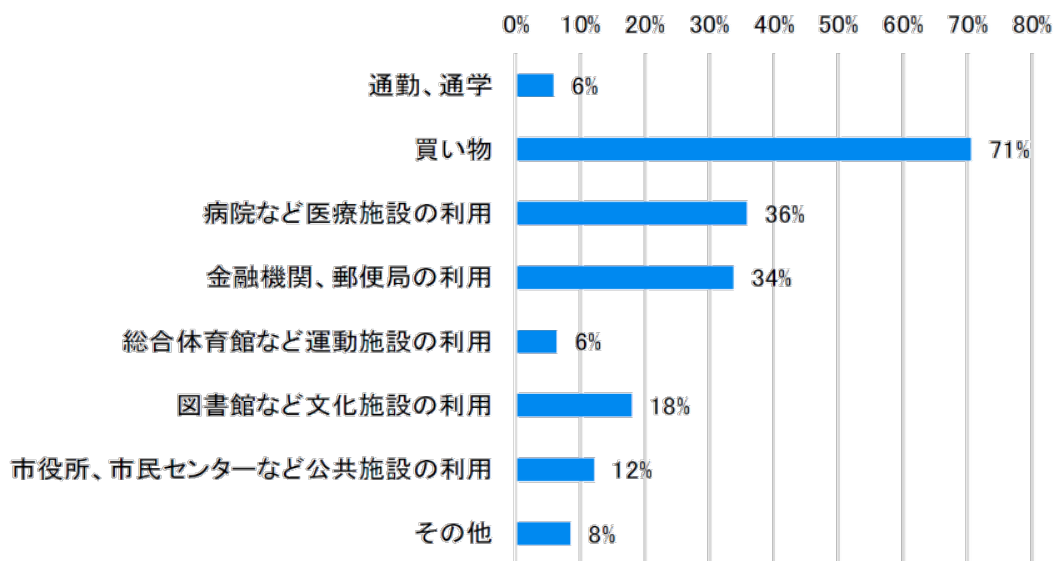


【比較……利用者アンケート結果】

問12 利用頻度	実数	[SA] 割合
今回が初めての利用	117	51.8%
週に1日未満	17	7.5%
週に1～2日程度	43	19.0%
週に3～5日程度	29	12.8%
運行日は毎日利用	2	0.9%

○利用した人の目的の上位は、「買い物」の71%、「病院など医療施設の利用」の36%

利用した目的 (n=190)

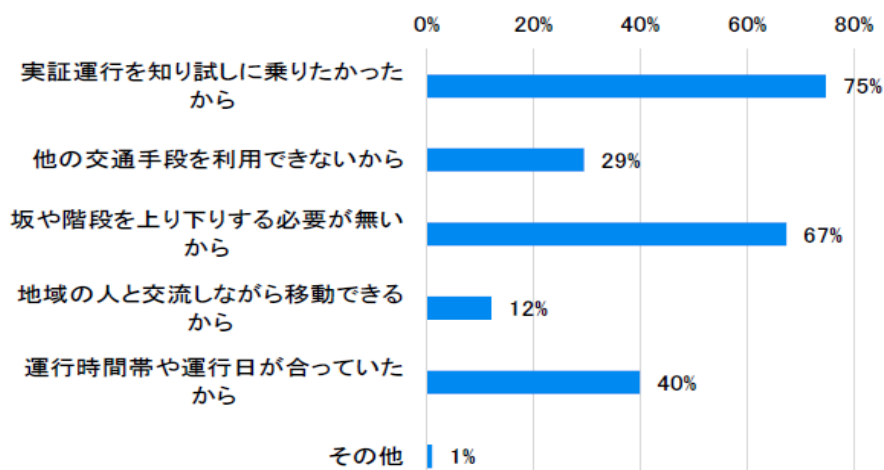


【比較……利用者アンケート結果】

問9 主な利用目的	〔MA〕	
項目	実数	割合
通勤、通学	17	7.5%
買い物	119	52.7%
病院など医療施設の利用	49	21.7%
銀行、郵便局の利用	45	19.9%
総合体育館など運動施設の利用	8	3.5%
図書館など文化施設の利用	33	14.6%
市役所、市民センター、警察署など公共施設の利用	23	10.2%
その他	40	17.7%

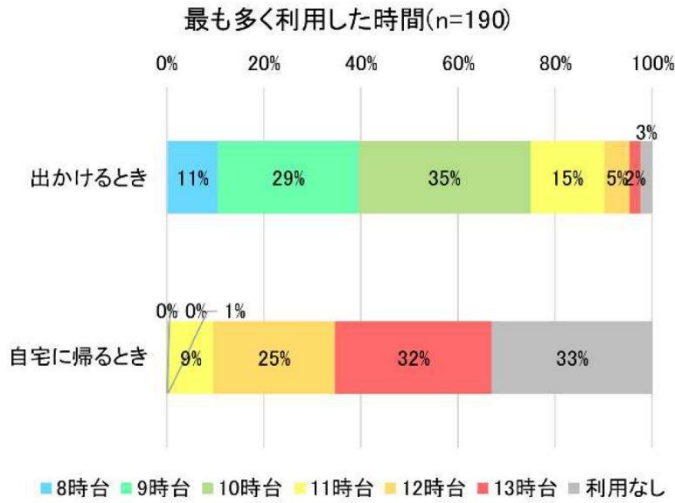
○利用した理由の上位は、「実証運行を知り試しに乗りたかったから」の75%、「坂や階段を上り下りする必要が無いから」の67%、「運行時間帯や運行日が合っていたから」の40%

利用した理由 (n=190)



○出かけるとき最も多く利用した時間帯は、「10時台」「9時台」

○一方、自宅に帰るときは、「利用なし」が最も多く、「13時台」「12時台」が続く。



【比較……利用者アンケート結果】

項目	実数	割合
8時台	18	8.0%
9時台	45	19.9%
10時台	58	25.7%
11時台	37	16.4%
12時台	29	12.8%
13時台	34	15.0%

○最も多く利用した区間は、「河辺町1丁目⇔河辺駅南口」の36%、「河辺町南自治会館⇔河辺駅南口」の19%、「河辺町3丁目⇔河辺駅南口」の13%

最も多く利用した区間(n=186)

住友金属鉱山 アリーナ青梅	春日神社	河辺町3丁目	シルバー人材 センター	河辺町南 自治会館	河辺町1丁目	河辺市民 センター	河辺駅南口
1%	11%	13%	2%	19%	36%	10%	河辺駅南口
	1%	2%	0%	1%	1%	0%	住友金属鉱山 アリーナ青梅
		0%	1%	0%	0%	0%	春日神社
			0%	0%	0%	0%	河辺町3丁目
				0%	0%	1%	シルバー人材 センター
					0%	3%	河辺町南 自治会館
						0%	河辺町1丁目

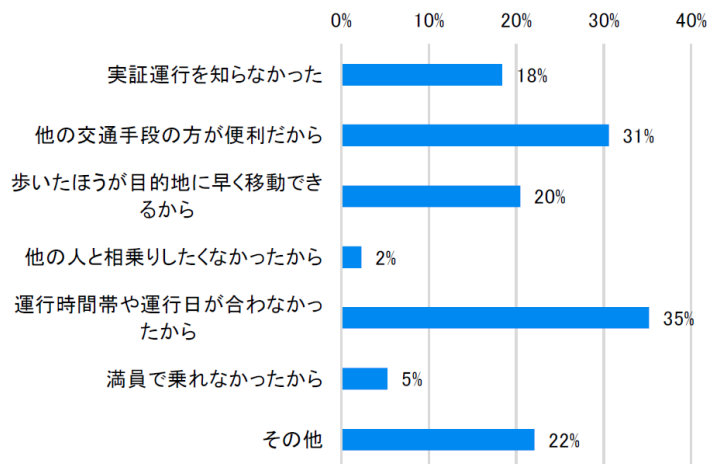
【比較……利用者アンケート結果】

問8 今回の利用区間(割合)		[SA]							
乗車		1	2	3	4	5	6	7	8
降車		河辺駅南口	住友金属鉱山アリーナ青梅	春日神社	河辺町3丁目	シルバー人材センター	河辺町南自治会館	河辺町1丁目	河辺市民センター
1	河辺駅南口	0%	0%	1%	0%	2%	3%	3%	7%
2	住友金属鉱山アリーナ青梅	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
3	春日神社	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	河辺町3丁目	8%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
5	シルバー人材センター	11%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	河辺町南自治会館	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
7	河辺町1丁目	23%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	河辺市民センター	9%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

②利用しなかった人

- グリーンスローモビリティを「利用した」は28%、「利用しなかった」は64%
- 利用しなかった理由の上位は、「運行時間帯や運行日が合わなかったから」の35%、「他の交通手段の方が便利だから」の31%、「歩いた方が目的地に早く移動できるから」の20%

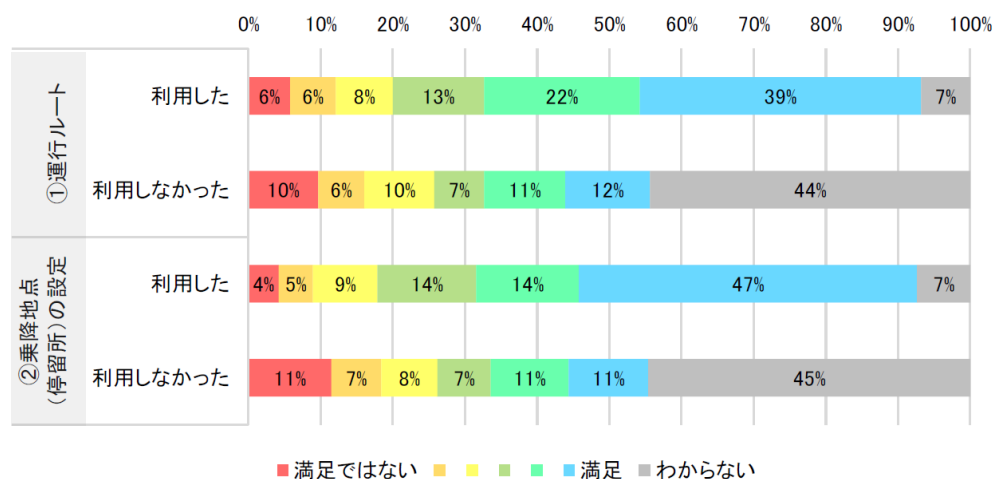
利用しなかった理由(n=435)



③路線設定についての評価

- ①運行ルートは、利用した人のうち「満足」が39%、「満足ではない」が6%
- ②乗降地点(停留所)の設定は、利用した人のうち「満足」が47%、「満足ではない」が4%

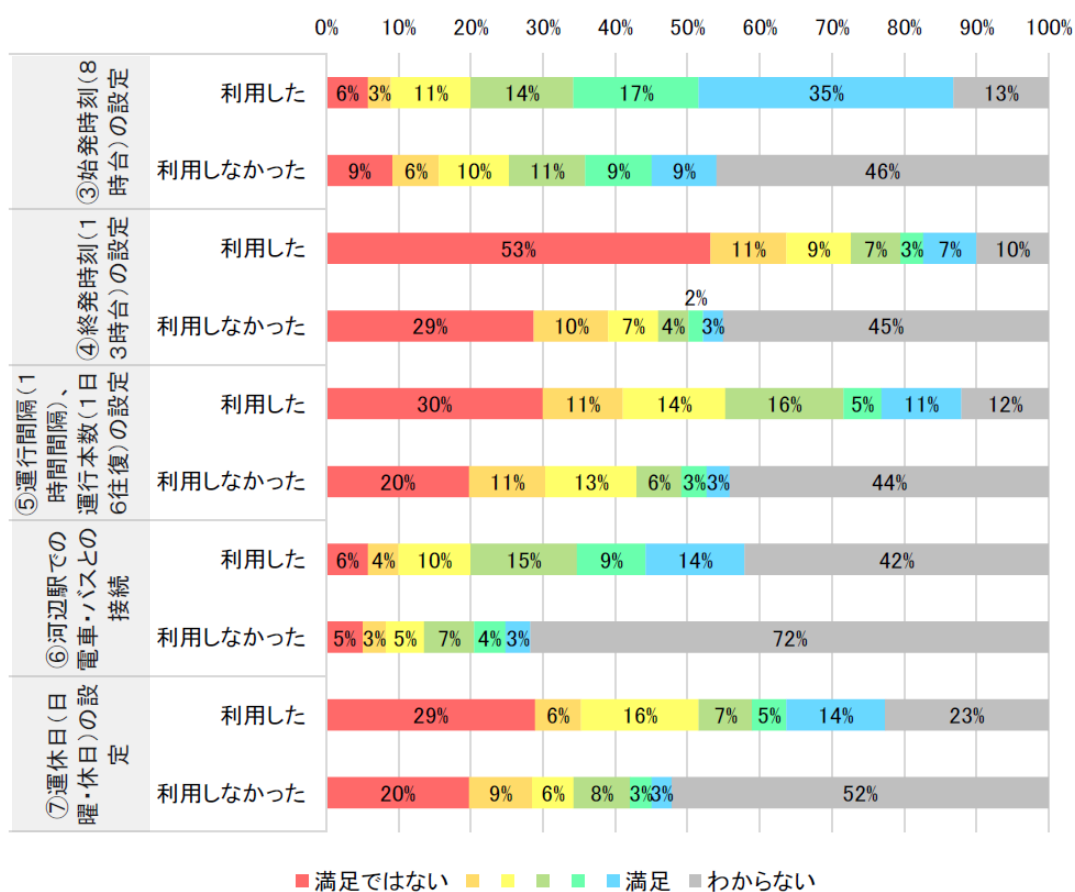
路線設定についての評価
(利用した...n=190、利用しなかったn=435)



④運行設定についての評価

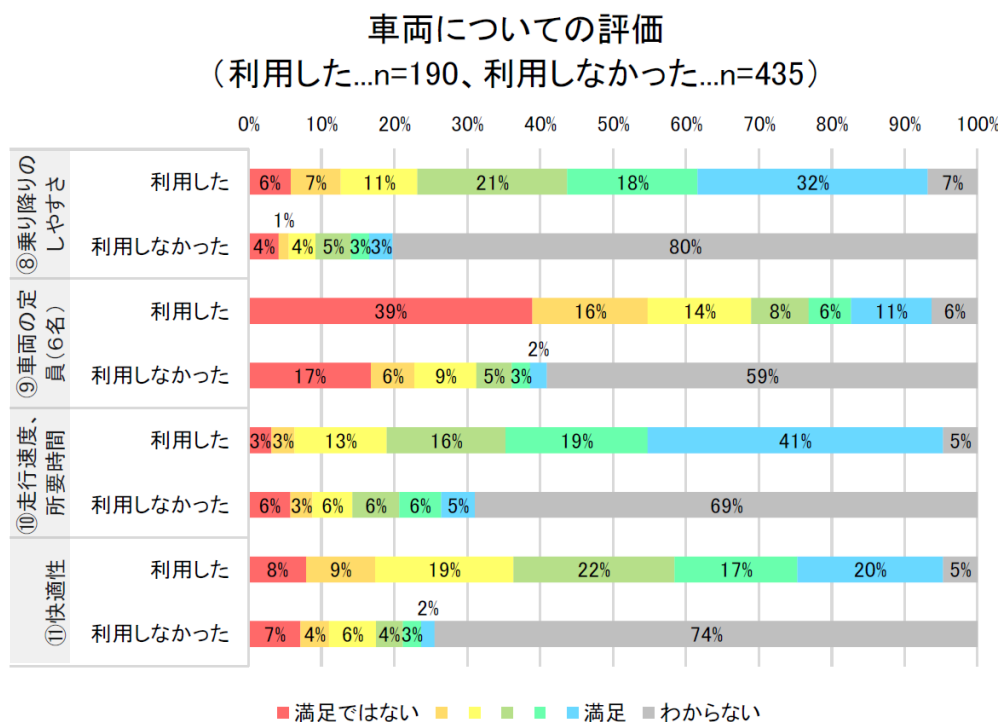
- ③始発時間(8時台)の設定は、利用した人のうち「満足」が35%、「満足ではない」が6%
- ④終発時刻(13時台)の設定は、利用した人のうち「満足」が7%、「満足ではない」が53%
- ⑤運行間隔(1時間間隔)、運行本数(1日6往復)の設定は、利用した人のうち「満足」が11%、「満足ではない」が30%
- ⑥河辺駅での電車・バスとの接続は、利用した人のうち「満足」が14%、「満足ではない」が6%
- ⑦運休日(日曜・休日)の設定は、利用した人のうち、「満足」が14%、「満足ではない」が29%

運行設定についての評価
(利用した...n=190、利用しなかった...n=435)



④車両についての評価

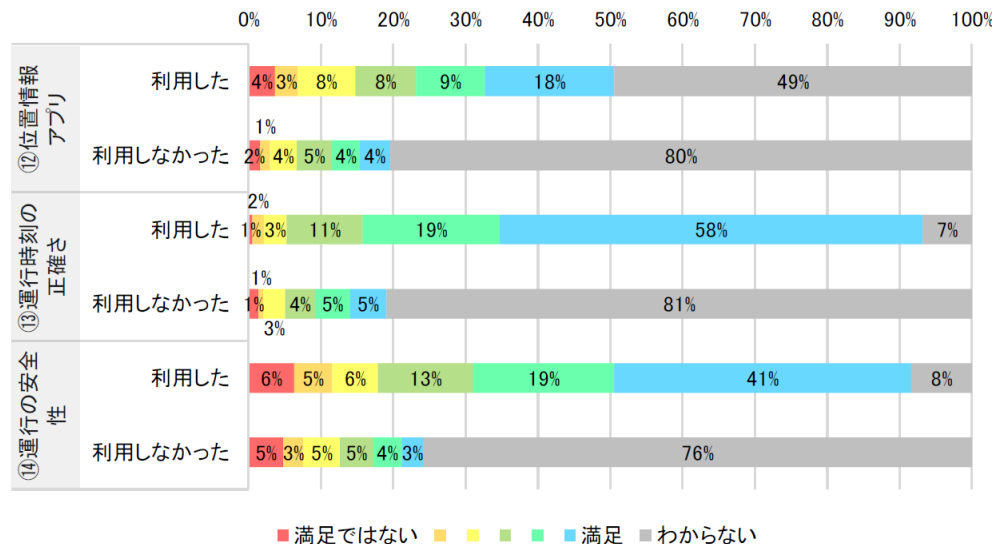
- ⑧乗り降りのしやすさは、利用した人のうち「満足」が32%、「満足ではない」が6%
- ⑨車両の定員は、利用した人のうち「満足」が11%、「満足ではない」が39%
- ⑩走行速度、所要時間は、利用した人のうち「満足」が41%、「満足ではない」が3%
- ⑪快適性は、利用した人のうち「満足」が20%、「満足ではない」が8%



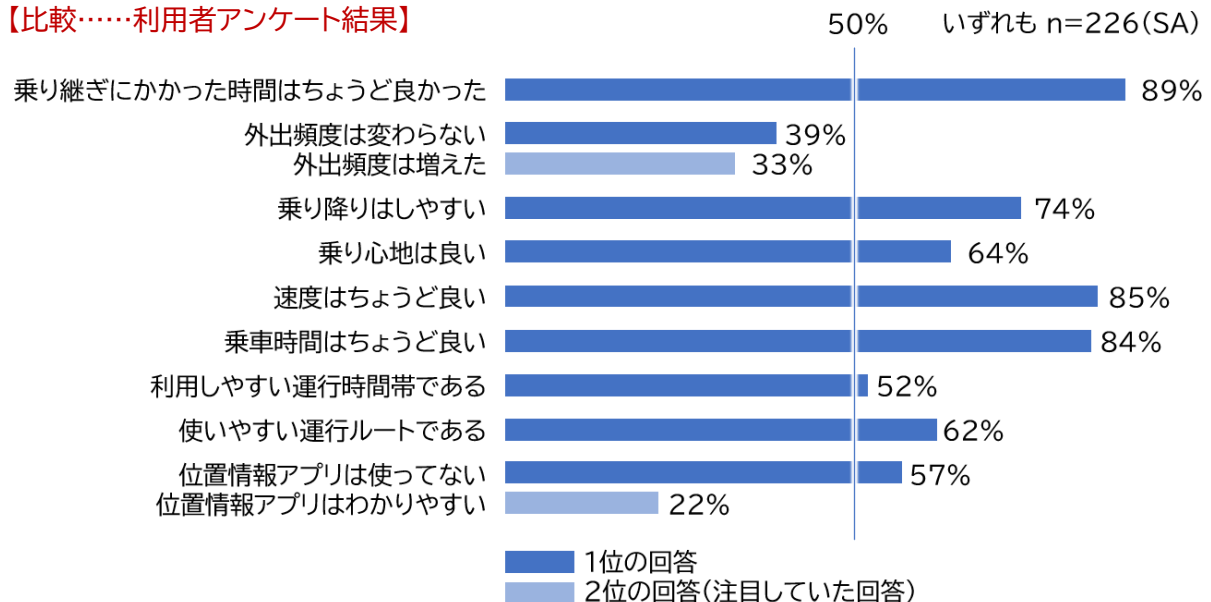
⑤ 走行環境についての評価

- ⑫位置情報アプリは、利用した人のうち「満足」が18%、「満足ではない」が4%
- ⑬運行時刻の正確さは、利用した人のうち「満足」が58%、「満足ではない」が1%
- ⑭運行の安全性は、利用した人のうち「満足」が41%、「満足ではない」が6%

走行環境についての評価
(利用した...n=190、利用しなかった...n=435)



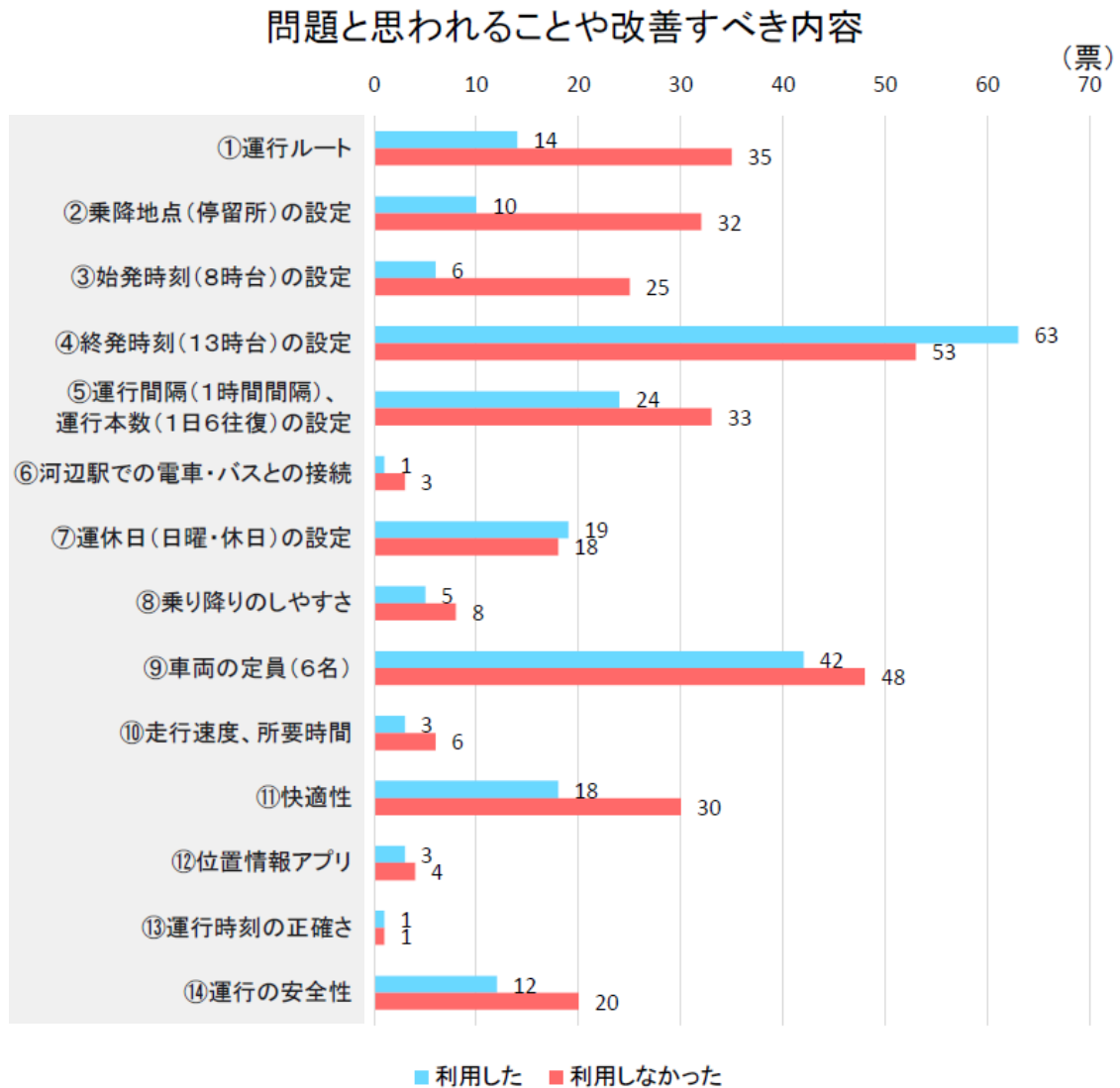
【比較……利用者アンケート結果】



⑤問題と思われることや改善すべき内容

○全部で538件の意見

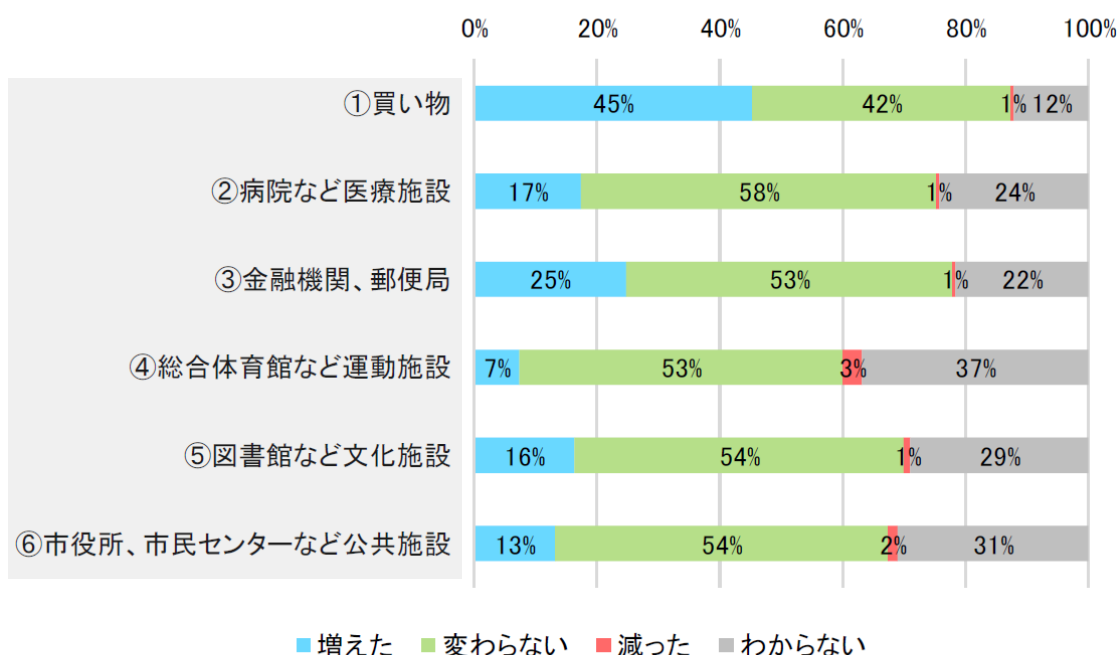
○多いのは、利用した人のうち④終発時刻(13時台)の設定が63票、⑨車両の定員(6名)が42票、⑤運行間隔(1時間間隔)、運行本数(1日6往復)の設定が24票



⑥外出頻度が変化した行先

- ①買い物は、「増えた」が45%、「変わらない」が42%、「減った」が1%
- ②病院など医療施設は、「増えた」が17%、「変わらない」が58%、「減った」が1%
- ③金融機関、郵便局は、「増えた」が25%、「変わらない」が53%、「減った」が1%
- ④総合体育館など運動施設は、「増えた」が7%、「変わらない」が53%、「減った」が3%
- ⑤図書館など文化施設は、「増えた」が16%、「変わらない」が54%、「減った」が1%
- ⑥市役所、市民センターなど公共施設は、「増えた」が13%、「変わらない」が54%、「減った」が2%

外出頻度が変化した行先 (n=190)



※利用した人のみ

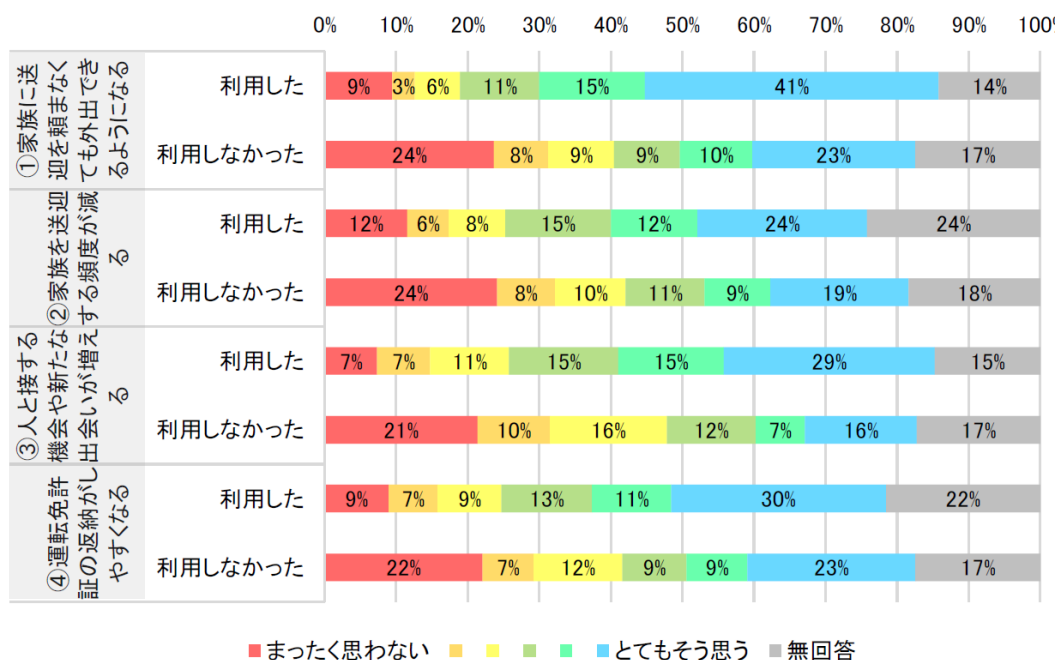
【比較……利用者アンケート結果】

問13 外出頻度の変化		〔SA〕	
項目	実数	割合	
増えた	75	33.2%	
変わらない	88	38.9%	
わからない	21	9.3%	
その他	19	8.4%	

⑦日常生活の変化

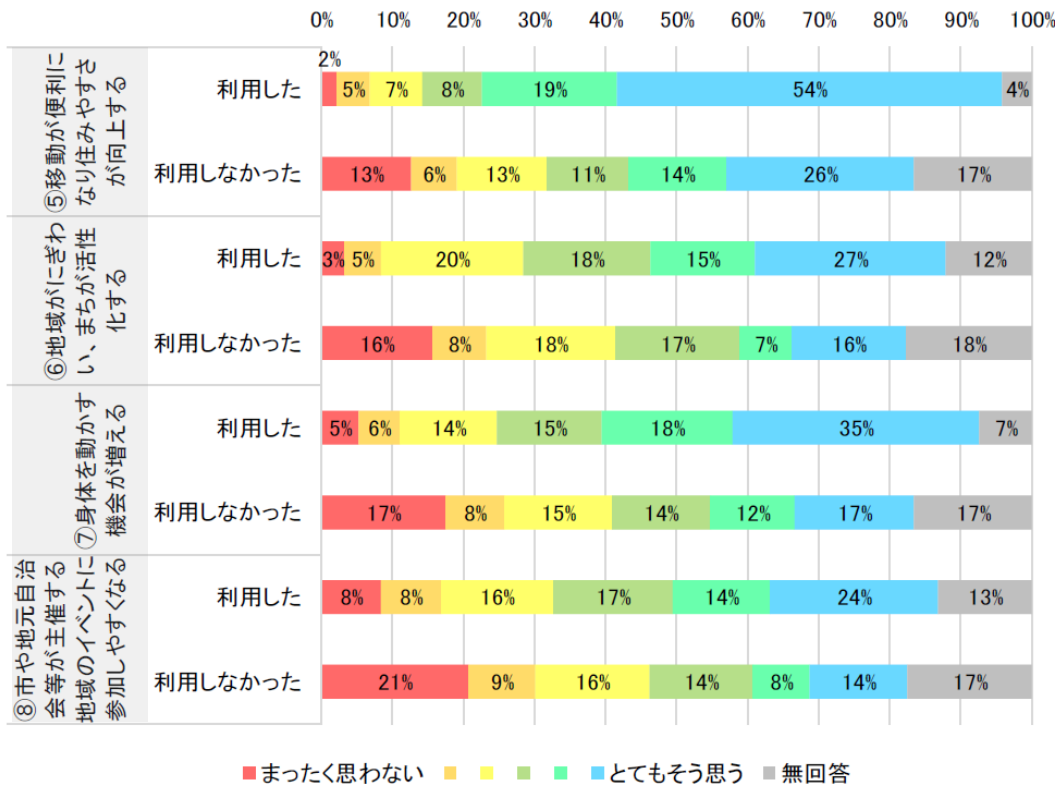
- ①家族に送迎を頼まなくても外出できるようになるは、利用した人のうち「とてもそう思う」が41%、「まったく思わない」が9%。一方、利用しなかった人のうち「まったく思わない」は24%
- ②家族を送迎する頻度が減るは、利用した人のうち「とてもそう思う」が24%、「まったく思わない」が12%
- ③人と接する機会や新たな出会いが増えるは、利用した人のうち「とてもそう思う」が29%、「まったく思わない」が7%。一方、利用しなかった人のうち「まったく思わない」は21%
- ④運転免許証の返納がしやすくなるは、利用した人のうち「とてもそう思う」が30%、「まったく思わない」が9%。一方、利用しなかった人のうち「まったく思わない」は22%

日常生活の変化 ①～④
(利用した...n=190、利用しなかった...n=435)



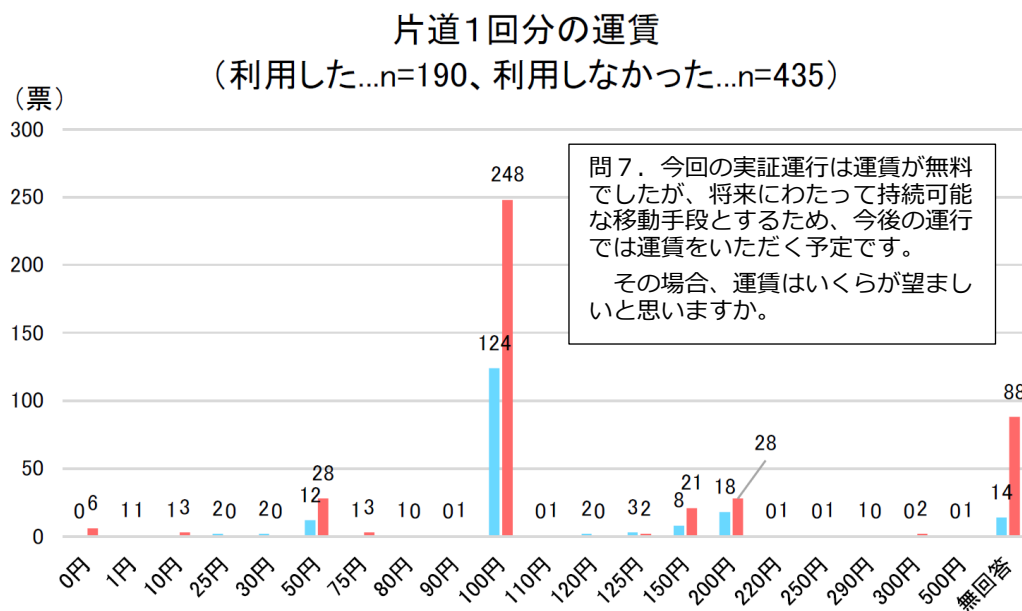
- ⑤移動が便利になり住みやすさが向上するは、利用した人のうち「とてもそう思う」が54%、「まったく思わない」が2%。一方、利用しなかった人のうち「とてもそう思う」は26%
- ⑥地域がにぎわい、まちが活性化するのは、利用した人のうち「とてもそう思う」が27%、「まったく思わない」が3%
- ⑦身体を動かす機会が増えるは、利用した人のうち「とてもそう思う」が35%、「まったく思わない」が5%。一方、利用しなかった人のうち「とてもそう思う」は17%
- ⑧市や地元自治会等が主催する地域のイベントに参加しやすくなるは、利用した人のうち「とてもそう思う」が24%、「まったく思わない」が8%。一方、利用しなかった人のうち「まったく思わない」は21%

日常生活の変化 ⑤～⑧
 (利用した...n=190、利用しなかった...n=435)



⑧片道1回分の運賃

○片道1回分の運賃は、利用した人は「100円」が最も多く124票。利用しなかった人も「100円」が最も多く248票



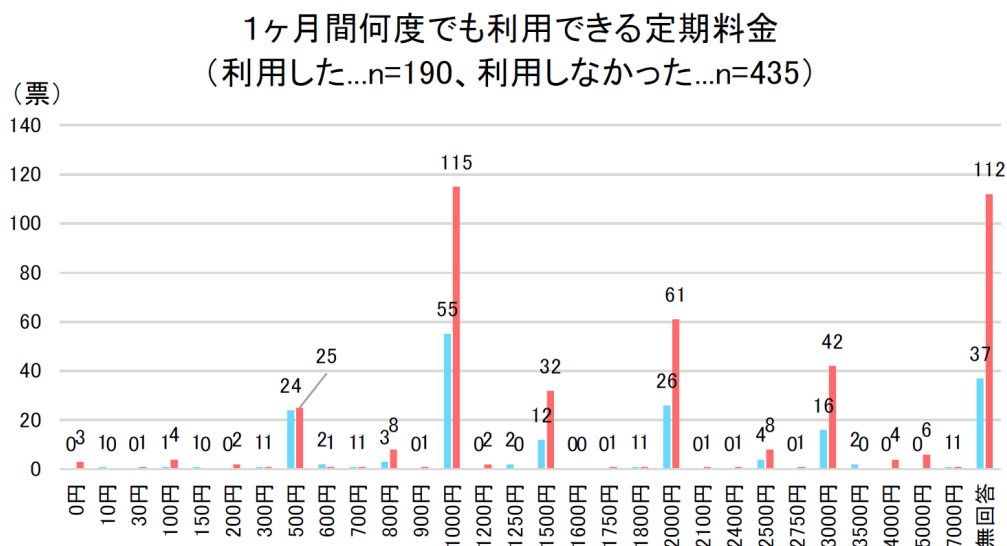
【比較……利用者アンケート結果】

問16-1 片道1回分の運賃 [SA]

項目	実数	割合
100円未満	42	19%
100～150円未満	135	60%
150～200円未満	12	5%
200～250円未満	22	10%
250～300円未満	2	1%
300円以上	1	0%

⑨1ヶ月間の定期料金

○利用した人は「1,000円」が最も多く55票。利用しなかった人も「1,000円」が最も多く115票



【比較……利用者アンケート結果】

問16-2 1ヶ月間の定期料金 [SA]

項目	実数	割合
500円未満	15	7%
500～1000円未満	33	15%
1000～1500円未満	51	23%
1500～2000円未満	14	6%
2000～2500円未満	32	14%
2500～3000円未満	2	1%
3000～5000円未満	13	6%
5000円以上	7	3%

1-3 公共交通施策の実施に係る地域住民との打合せ

河辺町1～3丁目地区における新たな公共交通の導入に向けた グリーンスローモビリティの実証運行に関するワークショップ (地元自治会との打ち合わせ)

(1)令和5年度の開催日と概要

- 令和5年7月19日 実証運行の計画について
 - 今回の実証運行を行う上で、運行形態、天候への対応、運行時間、ルート、停留所等について協議しました。
- 令和5年9月26日 実証運行の実施について
 - 今回の実証運行の概要を説明した上で、意見交換を行いました。
- 令和6年2月22日 実証運行の結果等について
 - 今回の実証運行における利用者アンケート・地域住民アンケートの結果、今後の予定などを示した上で、意見交換を行いました。

(2)主な意見




- 令和5年7月19日
 - ・冬場は寒く、雨になると大変なので対策を
 - ・高齢者は病院に行くことが多いため、より早い時間帯から運行したほうが良い
 - ・停留所設置には協力する
 - ・本運行にむけて全体のスケジュールを示してほしい
- 令和5年9月26日
 - ・張り紙の時刻表の字が小さい。高齢者には難しいので大きくしてほしい。
 - ・8時台～10時台は、一丁目の坂は大変混雑するが、このスケジュールで運行できるか。
 - ・自治会館の所は坂からくると見えにくいので、発信するときには注意したほうが良い
 - ・病院に行くルートを考えてほしい
- 令和6年2月22日
 - ・実証運行は大変好評であった。さらに有料の運行を行い、最終まで行ってほしい
 - ・地域住民による地域公共交通改善制度は自治会でやるということなのか。地域組織を作ったほうが早く実現するか
 - ・コースについて、買い物と病院が大事だ。十分検討してもらいたい

1-4 事例調査

	1. 三鷹市	2. 葛飾区	3. 町田市
名称	井のバス	東立石地区グリーンスローモビリティ	鶴川団地活性化プロジェクト
道路運送法 (※)	第 21 条 (期間限定)	道路運送法適用外 (登録・許可不要の輸送)	第 78 条 交通空白 (自家用有償旅客運送)
サービス 内容	・ エリア…三鷹台駅～明星学園	・ エリア…立石、四ツ木の2ルート	・ エリア…鶴川団地内～鶴川団地センター名店街
	・ 運行日…月～土 (祝日運休)	・ 運行日…立石: 火、四ツ木: 土 (祝日運休)	・ 運行日…月・水・金
	・ 定時定路線型 (9 往復/日)	・ 定時定路線型 (10 周/日)	・ デマンド型
	・ 利用対象…誰でも利用可	・ 利用対象…登録・予約制	・ 利用対象…団地に居住する高齢者 (要支援相当の人) で、登録・予約制
	・ 運賃…100 円 ・ 商店往利用で無料乗車券	・ 運賃…無料	・ 運賃…年会費 500 円
実施状況	令和 4 年 10 月より実証運行	令和 5 年 10 月～令和 6 年 3 月 (実証運行)	令和元年 12 月～ (本運行)
主体	・ 事業…三鷹市 ・ 運行…京王自動車 株式会社	・ 事業…葛飾区 ・ 運行…住民組織 (東立石グリスロ運営協議会/連合町会 8 自治町会の参画による)、ボランティアドライバー	・ 事業…社会福祉法人 悠々会 ・ 運行…住民組織 (鶴川団地地域支えあい連絡会)、ボランティアドライバー

※運行形態と道路運送法の関係を、事例のあとのページに示す。

つづく

	1. 三鷹市	2. 葛飾区	3. 町田市
車両	定員 8 名（利用者 6 名）1 台（予備 1 台） Tajima NAO-6J 	定員 8 名（利用者 6 名）1 台 Tajima NAO-6J 	定員 4 名（利用者 3 名）2 台 Mobility works LSV-4 
経費に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・車両…三鷹市が購入して貸与 ・車庫…京王自動車の営業所 ・電気の供給…京王自動車の営業所 ・運行事業者の赤字補填…三鷹市が補助（京王自動車と協定） 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両…葛飾区がリースして貸与 ・車庫…駐車スペースを葛飾区が確保し提供 ・電気の供給…葛飾区が負担 ・運行事業者の赤字補填…寄付（クラウドファンディング）、協賛（事業サポーター） 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両…悠々会がリース（長期賃貸借契約） ・車庫…駐車スペースを UR 都市機構が提供 ・電気の供給…鶴川団地センター名店街
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・1日1台で、平均9～10人程度の利用 		

	4. 東久留米市	5. 厚木市	(参考)青梅市
名称	東久留米市デマンド型交通「くるぶー」	森の里ぐるっと	河辺町1～3丁目地区 グリーンスローモビリティ実証運行
道路運送法 (※)	第4条（一般旅客自動車運送）	道路運送法適用外（登録・許可不要の輸送）	道路運送法適用外（登録・許可不要の輸送）
サービス 内容	・エリア…市内の自宅～乗降場（鉄道施設及び公 共・公益施設など32箇所）	・エリア…森の里地区内（森の里地区センター停留所を中心に地区内を周回）	・エリア…河辺駅南口～河辺町1～3丁目地区
	・運行日…月～金	・運行日…月・水・金	・運行日…月～土（祝日運休）
	・デマンド型	・定時定路線型（8周/日）	・定時定路線型（各6往復/日）
	・利用対象…70歳以上の方、妊婦の方、0～3歳児のみで、登録・予約制	・利用対象…希望者に事故時の対応など、重要事項説明をして、了解した人が利用可	・利用対象…誰でも利用可
	・運賃…500円	・運賃…無料	・運賃…無料
実施状況	・令和2年3月～（本運行）	・平成23年10月～（市民協働提案事業としてスタート）	・令和5年10月～11月（実証運行）
主体	・事業…東久留米市 ・運行…トーショー交通 株式会社	・事業…地域団体 森の里ふぉーらむ ・運行…（一社）厚木ぐるっと	・事業…青梅市公共交通協議会・青梅市 ・運行…京王自動車 株式会社

※運行形態と道路運送法の関係を、事例のあとのページに示す。

つづく

	4. 東久留米市	5. 厚木市	(参考)青梅市
車両	定員 10 名 (利用者 9 名) TOYOTA ハイエース 	定員 5 名 (利用者 3 名) NISSAN e-NV200 	定員 7 名 (利用者 6 名) YAMAHA AR-07 
経費に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・車両…トーショー交通自らリース ・車庫…トーショー交通の営業所 ・運行事業者への赤字補填…東久留米市 	<ul style="list-style-type: none"> ・収入 (1～3 年) …厚木市の市民協働提案事業により車両の確保に関する経費負担 ・収入 (4 年～) …厚木市から委託された環境整備事業 (除草) の収益金 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両…青梅市公共交通協議会・青梅市がリースして貸与 ・車庫…河辺市民センター ・電気の供給…河辺市民センター (青梅市)
その他		<ul style="list-style-type: none"> ・定期便以外に、選挙会場や新型コロナワクチン接種会場への送迎などの臨時便を運行し、住民生活をサポート 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日1台で、平均 51 人の利用

運行形態と道路運送法の関係 ー有償

運賃	区分	種類	道路運送法上の区分	利用者	法的続き	運行の形態	車両	代表的な運行形態	市区町村等の関与	
有償	事業用 (旅客自動車運送事業) (緑ナンバープレート)	(1) 一般旅客自動車運送事業	(イ) 一般乗合旅客自動車運送事業	誰でも利用可能 (制限無し)	道路運送法 第4条許可	①路線定期運行 (路線を定めて定期的に運行する自動車による乗合旅客の運送)	事業用自動車 (バス型、又は乗車定員11人未満)	路線バス コミバス(乗合バス) コミワゴン(乗合タクシー)等	・運行委託 ・運行補助 ・地域公共交通会議設置	
			(ロ) 一般貸切旅客自動車運送事業	誰でも利用可能		予約制	②路線不定期運行 (路線を定めて不定期的に運行する自動車による乗合旅客の運送)	事業用自動車 (バス型、又は乗車定員11人未満)		観光型デマンドバス等
						③区域運行 (①、②以外、一定の区域内を予約に応じて運行)	事業用自動車 (乗車定員11人未満)	デマンドバス、予約型乗り合いタクシー等		
		(ハ) 一般乗用旅客自動車運送事業	誰でも利用可能	1個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送	貸切バス、観光バス、イベントにおけるシャトルバス等(2点間輸送)	1個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送	タクシー	補助(高齢者等タクシー券)		
		(2) 特定旅客自動車運送事業	特定の人	法4条 (福祉輸送事業限定)	患者等の輸送限定	法4条 (福祉輸送事業限定)	要介護認定者の自宅、介護報酬の支払い対象となる医療施設等への送迎輸送に限定される。買い物や飲食店への送迎は不可	福祉自動車 福祉自動車以外のセダン型	介護タクシー (福祉タクシー)	補助金
					法43条 許可	特定の施設利用者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送 (法21条による地域・期間限定による乗合(条件付))	工場従業員の送迎バス、スクールバス ショッピングモールシャトルバス 介護事業者による介護施設者送迎輸送等			
自家用 (白ナンバープレート)	(3) 自家用有償旅客運送	(イ) 交通空白地有償運送	交通空白地域の住民、観光客を含む来訪者	法78条 (定義) 法79条 (登録)	市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光客、その他の来訪者等の運送を行うもの (バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者へ委託することもできる)	実施主体が使用権限を有する自家用自動車	自治体バス、コミバス、デマンド交通	地域公共交通会議又は運営協議会で協議		
		(ロ) 福祉有償運送	単独で公共交通機関を利用できない身体・精神・知的障害者、要介護者、要支援者等		市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの (バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者へ委託することもできる)	実施主体が使用権限を有する自家用自動車(乗車定員11人未満)	ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス			

※ (1) の (ロ) および (ハ) については、道路運送法第 21 条許可による乗合旅客の運送が可能となる場合がある。

運行形態と道路運送法の関係 ― 無償

運賃	区分	道路運送法上の区分	運送の態様についての考え方	具体的な事例
無償	自家用 (白ナンバープレート)	道路運送法における許可又は登録を要しない運送(道路運送法適用外)	サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合	<ul style="list-style-type: none"> ● 自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合 ● 許可等が必要な場合 <ol style="list-style-type: none"> 1 予め運賃表等を定め金銭の收受が行われる場合 2 会費として收受され、運送サービス提供と会費負担に密接な関係が認められる場合 3 「協賛金」「保険料」「カンパ」等の運送とは直接関係ない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合
		サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物等によりなされる場合	● 日頃の移送の御礼として、自宅で取れた野菜を定期的に渡す場合 (財産的価値を有する金券(図書カード、商品券等)や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要)	
		ボランティア活動として行う運送に置いて、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場のみを收受する場合	● 地域の助け合い等による移動制約者の移送等の活動に対して支払われる対価の額が、実際の運送に要したガソリン代等に限定される場合	
		市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合 ● 利用者の所有する自動車を使用して送迎する。(単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対する対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはならない) ● デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を運営するものが、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む)を利用者個々から收受しない場合 ● 子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む)の負担を求めないものである場合(市町村が設立するファミリサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との間の送迎サービス) 	

注) 上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、詳細については運輸局の確認が必要である。

出典：道路運送法

道路運送法の基礎知識について(令和元年6月21日)／関東運輸局自動車交通部 旅客第一課
 自家用有償旅客運送制度の改正について(令和4年12月14日)／近畿運輸局自動車交通部(旅客第一課・旅客第二課)
 国自旅第338号(平成30年3月30日)／道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について
 自家用有償旅客運送ハンドブック(平成30年4月、令和2年11月改定)／国土交通省自動車局旅客
 自家用有償旅客運送の制度見直しについて(2019年10月25日)／国土交通省自動車局
 ほか

1-5 分析・提案

○令和5年度の実証運行の目的は、第48回青梅市公共交通協議会資料で示したとおり、以下となります。これについて分析・提案を行います。

- (1)グリス口の乗車を通じ、新たな移動手段を体験していただきます。
- (2)地域公共交通計画の目標達成を見据え、鉄道・路線バスのサービス圏外の解消を目指す上での「課題」を探ります。
- (3)新たな移動手段の本運行を見据えた「需要」と「課題」を探ります。

(1)グリス口の乗車を通じ、新たな移動手段を体験

- 49日間で延べ2,467人、1便あたり定員6人のところ、平均2.1人の利用でした。
- 1日あたり40～70人の利用でしたが、後半では60人を超える日が多くなり、また、満車区間が多く発生するようになったことから、日常の足としてリピーターが増加したこと、利用者の情報発信により新たな利用者の獲得に繋がっていったと考えられます。
- 住友金属鉾山アリーナ青梅南側の坂を通過した人数について、坂を下り河辺町1丁目、河辺町3丁目方面に向かう利用者数をそれぞれ1とすると、河辺町1丁目から坂を上る利用者数は約1.5倍、河辺町3丁目から坂を上る利用者数は約1.8倍を記録しました。

(2)地域公共交通計画の目標達成を見据え、鉄道・路線バスのサービス圏外の解消を

目指す上での「課題」

①地域公共交通計画の目標

- 青梅市地域公共交通計画における「10年後に目指す公共交通の方向」と「数値指標と目標値の一部」を以下に示します。
- ①市民一人当たりの公共負担額の維持、⑤鉄道と路線バスのサービス圏外の解消、⑩自宅から路線バスを利用すると回答した割合の増加という目標があります。
- 一方で本市は、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。また、人口は減少し続け、今後年間およそ1,000人減少し続けると予測されています。 予測の出典：第7次青梅市総合長期計画
- このため、利用者の変化に対応した公共交通を模索する必要がある一方で、市民の減少が避けられないと思われることから、公共負担額そのものも減らさざるを得ません。

10年後に目指す公共交通の方向
～公共交通がつながり、どこにでも行けるまち～

数値指標と目標値の一部

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市民一人当たりの公共負担額	1,203円	1,200円	1,200円
⑤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
⑩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%

出典：青梅市地域公共交通計画（ただし一部を加工）

②課題

- 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以上の地区は、総じて道路幅員が脆弱なことから小型バスでも進入が困難なところが多く、1台あたりの利用者数が限られます。
- このため、営業経費に占める運賃収入が極端に少なく、過剰な赤字補填を余儀なくされます。よって、市の公共負担があまり望めないなか、地域自らが運行主体になる、運賃以外の収入を得るなどの工夫が必要です。

(3)新たな移動手段の本運行を見据えた「需要」と「課題」

①-1 利用人数の試算 **運賃が路線バスと同じ程度の場合**

- 以下は、「第41回 青梅市公共交通協議会(令和4年3月18日開催)」で提供した協議資料のうち河辺町1～3丁目地区における収支の試算の一部です。
- 河辺町1～3丁目地区の18歳以上の人口2,577人(令和3年1月1日当時)のうち、アンケート(※)結果から**利用者人数は206人**となりましたが、歩留まりを考慮し0.25を乗じて、**1日平均52人が利用**すると試算しました。
- なお、運賃は現在の路線バスと同じ程度としています。

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

歩留まりとして考慮する項目	乗じる値	備考
運行間隔は1時間に「1本程度」と「2本程度」あわせて73.6%	×0.736	3本を除外
停留所まで「約5分以内」は42.9%	×0.429	3分以内を除外
「運行したらすぐに利用したい」のうち「64歳以下」の半数を対象とする	×0.797 (1-28/138)	総数138人のうち、64歳以下は56人
計	×0.25	

出典：第41回 青梅市公共交通協議会 資料1(本資料)

⇒これについて改めて試算し直します。

- 河辺町1～3丁目地区の18歳以上の人口は令和6年1月1日現在で2,550人です。
- アンケート結果(※)から**利用者人数は205人**となりますが、運行間隔を実証運行の実績に合わせて歩留まりを見直すと、205人に0.08を乗じて、**1日平均16人が利用**となります。

歩留まりとして考慮する項目	乗じる値	備考
運行間隔は1時間に「1本程度」で24.0%	×0.240	2本と3本を除外
停留所まで「約5分以内」は42.9%	×0.429	3分以内を除外
「運行したらすぐに利用したい」のうち「64歳以下」の半数を対象とする	×0.797 (1-28/138)	総数138人のうち、64歳以下は56人
計	×0.08	

※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(配布・回収期間は、令和3年1月29日～2月24日)

①-2 利用人数の試算 **運賃が100円の場合**

○運賃が100円の場合の利用人数を試算します。

- ・19ページで示しているように、地域住民アンケートや利用者アンケートでは、有償ならば運賃は100円程度が望ましいという結果
- ・実証運行(無料)による利用は、1日あたり平均乗車で51人
- ・運賃が200円(路線バスと同じ程度の場合の利用人数は、1日あたり平均乗車で16人(前ページの試算結果))

○運賃が200円から100円に変わること、試算値の16人がどの程度増加するかを検討します。最大値は51人とします。



○以下に示すとおり2つの見方があります。

- ・ワンコインは普及しており、200円に比べ支払いが簡単であるため、かなり増え、無料の51人の方にかかなり近づくのではないかと示す見方(右側)
- ・100円も200円も同じで料金抵抗があることは拭えず、200円の16人からあまり増えないのではないかと示す見方(左側)

○ここでは、双方の見方の中間を取り入れることとします。

よって、51人と16人の中間値を試算すると、

$16 + (51 - 16) \div 2$ で、**1日平均34人が利用**となります。

②運行経費の試算(初期費は除く)

- 運行主体が交通事業者の場合(運賃収入あり)と、地域組織の場合(運賃収入なし)について、初期費(車両購入またはリース代)を除く運行経費を試算します。
- 運行主体が交通事業者の場合は、運賃を100円または200円では収支は極めて厳しく▲700万円前後なります。
- 運行主体が地域組織の場合は、運行経費が少なくて済むことから、収支は利用状況に関わらず▲200万円以下となります。

〈定時定路線型〉

運行主体		交通事業者	地域組織
運行経費		1日当たり 37,320円(※1)とし、 年間・平日運行とすると 37,320円×242日= 903万円/年	1日当たり 7,000円(※2)とし、 年間・平日運行すると 7,000円×242日= 169万円/年
運賃収入	仮定1	1日16人(※3)で、運賃200円とすると 16人×200円×242日= 77万円/年	運賃収入はない(無料)
	仮定2	1日34人(※4)、運賃100円とすると 34人×100円×242日= 82万円/年	
	仮定3	1日51人(※5)で、運賃100円とすると 51人×100円×242日= 123万円/年	
	仮定4	1日51人(※5)で、運賃200円とすると 51人×200円×242日= 247万円/年	
収支		▲656~826万円/年	▲169万円/年
収支を0(ゼロ)にするためには		運賃を ・1日16人の場合 2,330円 ・1日34人の場合 1,100円 ・1日51人の場合 730円 ・1日中満車144人(※6)の場合 260円	運行経費の8割以上を占める ドライバー等の手当をなくす(無償ボランティアとする)

※1:今年度実施した河辺町1~3丁目地区グリーンスローモビリティ実証運行の実績

※2:仮にドライバー手当4,000円、補助員手当3,000円として。ただし手当の公費負担の範囲は確認が必要

※3:1日16人は、運賃が路線バスと同じ程度の場合の試算結果

※4:1日34人は、運賃が100円の場合の試算結果

※5:1日51人は、今年度実施した河辺町1~3丁目地区グリーンスローモビリティ実証運行の実績

※6:1日中満車144人は、実証運行時の車両と同様として、定員6人×24便で算出

〈デマンド型〉

- 上記に加えてオペレーター費用(電話の場合)やシステム利用料(予約や配車)等の費用が必要です。
- 地域の状況や利用するシステムによって異なりますが、例えば「大河原町デマンド交通システム」では下の費用を見込んでいます。

システム初期費用	470万円
システム年間利用料	190万円
年間通信費	45万円
オペレーター人件費	510万円

③運行パターンの想定

○事例調査を踏まえ、車両×運行形態×運行主体からなる運行パターンを下図に示します。

事例調査における運行パターン

グリスロ × 定時定路線型 × 交通事業者



三鷹市



青梅市 (実証運行)

グリスロ × 定時定路線型 × 地域組織



葛飾区

グリスロ × デマンド型 × 地域組織



町田市

ワゴン車 × デマンド型 × 交通事業者



東久留米市

ワゴン車 × 定時定路線型 × 地域組織



厚木市

- 車両**(ワゴン車、グリスロ)、**停留所**(路上での設置)、**運行形態**(定時定路線型、デマンド型)、**運行主体**(交通事業者、NPO法人、シルバー人材センター、地域組織)について、留意点を整理します。

運行パターンの想定

車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ワゴン車とグリスロの車両幅に留意する必要がある。 ・車両制限令(次ページ参照)を遵守した車両幅とする必要がある。
停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・有償または定時定路線型で運行する場合は、以下のことに留意する必要がある。 ・有償で定時定路線型の場合は、交差点の曲がり角や横断歩道の端から5m以内の部分、勾配の急な坂などの路上には設置できない。
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線型について、デマンド型と比較した際のメリットは下記のとおりと考える。 ・本地区の運行ルートは、基本は体育館通りと千ヶ瀬河辺下通り(東方向または西方向)と明解であり、デマンド(予約)しても他に選択できるルートに乏しい(ただし、河辺市民センター～河辺駅南口のデマンドは有効)。 ・東方向、西方向ともに各時間帯で一定の需要があることから、デマンドで一方のみルートが成立することは難しい。 ・デマンド型は別途、オペレーター費用(電話の場合)やシステム利用料がかかる。 <div data-bbox="614 1055 1117 1400" data-label="Diagram"> </div>
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・有償の場合は、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)として、NPO法人やシルバー人材センターによる運行主体などが想定される。 ・無償の場合は道路運送法適用外となり、運行主体は地域組織が想定されるが、組織力や体力などが求められ持続可能性が問われる。 <p>〈有償の場合〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1台あたりの乗車人数はワゴン車でも最大で10人であり、運賃収入で運行経費を補うことは極めて難しいことから、交通事業者による道路運送法第4条(一般旅客自動車運送)で運行する場合は、多額の運行補助が必要となる。 ・自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)の場合、交通事業者からノウハウを得ることができる事業者協力型が考えられる。 <p>〈無償の場合〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法適用外となる。

参考：必要な車道幅員

グリスロAR-07の全幅1.354mに対して、必要な最低車道幅員(白線内)は、一般の相互通行で、
全幅×2+0.5mで3.208mとなります。

地域交通の車幅と車両制限令による必要な車道幅員の関係

区分	乗車定員 (概略)	車両名称と その車両全幅	左の車幅の場合の 最低車道 (白線の内側) 幅員	
			道路管理者が自動車の 交通量がきわめて少な いと認めて指定した道 路、または一方向通行の 道路	左以外
コミュニティ バス	36人乗り	日野ポンチョ小型ロング 2.080m	2.580m	4.660m
コミュニティ タクシー	10人乗り	トヨタハイエース 1.685m	2.185m	3.870m
	5人乗り	UD タクシー 1.695m	2.195m	3.890m
グリーンスロー モビリティ	7人乗り	AR-07 1.354m	1.854m	3.208m

出典：車両の車幅の出典：該当する各社の web サイト

④今後、運行にあたり決めていきたいこと

①車両



グリスロ ワゴン車

- 車両によっては
通行できる道路が限られる
- 気候面・安全面での対策
- 定員
(台数増もしくは定員増)

②運行形態・時刻

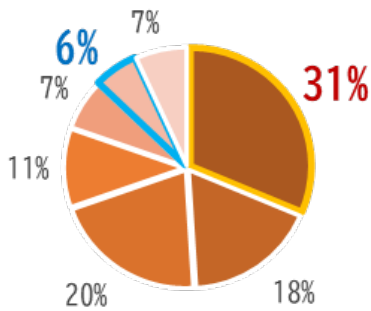


定時定路線型 デマンド型

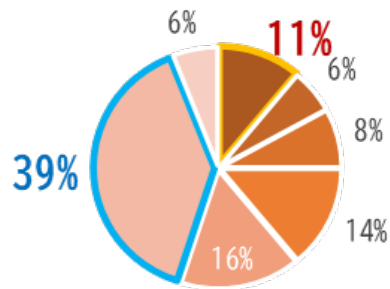
- 「時間どおり来る」か
「乗りたい時に来る」か
- 始発・終発時刻の設定
- 運休日の設定

■満足 □満足ではない □その他

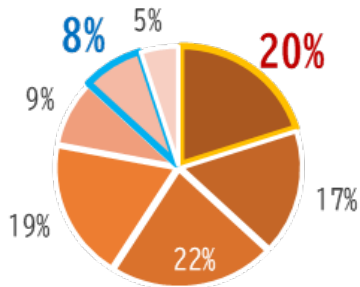
乗り降りのしやすさ



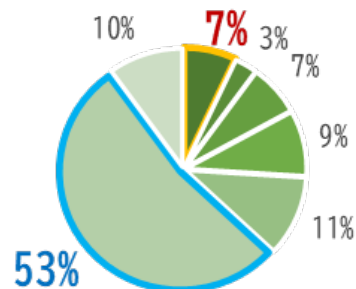
車両定員（6名）



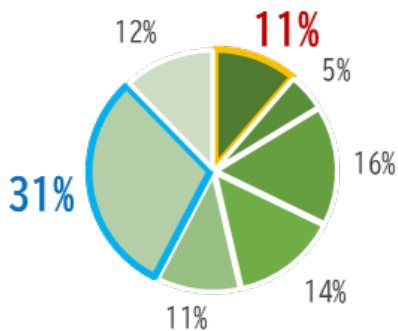
快適性



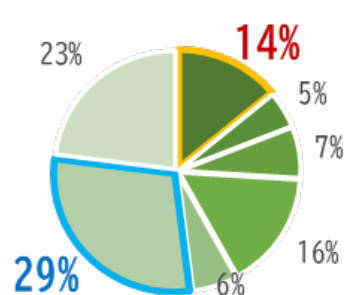
終発時刻の設定



運行間隔・運行本数



運休日の設定



出典：河辺町1～3丁目における地域住民アンケート調査の結果

③乗務員(運行管理)



- 交通事業者に依頼
- シルバー人材センターに依頼



- 地域組織で乗務員チームを結成

- 諸費用
- 人員の確保(2024年問題)
- 運行管理

(参考)

- ・今回の運行管理経費は、1日あたり37,320円
- ・地域住民で乗務員組織を結成している自治体の中では、ボランティアとして請け負っているところもある

④運行支援(オペレーター等)



の場合

デマンド型



- 電話予約

または



- インターネット予約

併用も考えられる。

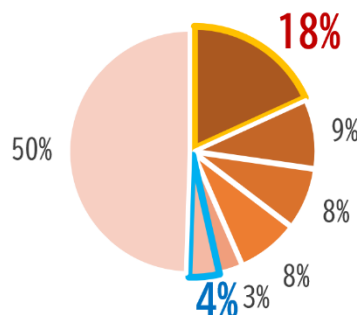
いずれの場合も

- 交通事業者に依頼
- シルバー人材センターに依頼
- 地域組織で運営

など、誰に頼むか検討する必要あり

■満足 ■満足ではない ■その他

位置情報アプリの使用満足度



出典：河辺町1～3丁目における地域住民アンケート調査の結果

⑤車庫

令和5年度実証運行では
河辺市民センターを使用



- 屋根がついている（外から見えない、もしくは監視できる場所が望ましい）
- 200ボルトの電源が確保（駐車中充電ができる）
- 施錠可能な場所（いたずら防止）
- 運行中乗務員が乗ってきた車が駐車できると良い
- 事務所の所在地から直線2 km以内

⑥停留所

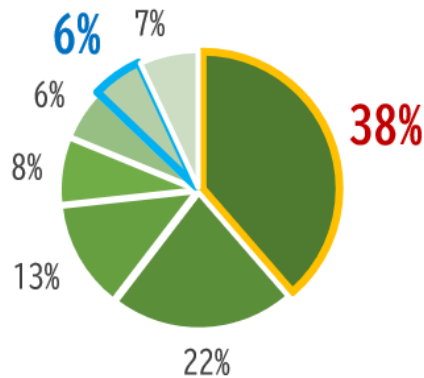
令和5年度実証運行では
河辺町1～3丁目は地域の皆さまに用意していただいた場所を使用

今後の運行にあたっては、引き続き、地域の皆さまに場所を提供していただきたい

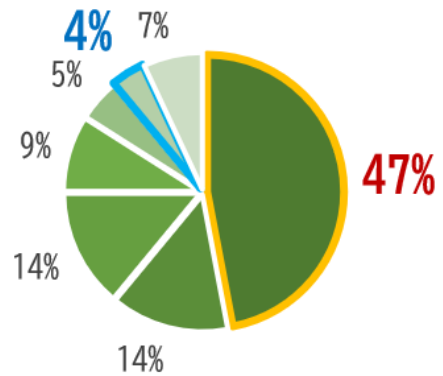
- 令和5年実証運行時、警察からは道路以外での設置を依頼された
- 道路に設置する場合、フリー乗降とする場合、警察や道路管理者への協議が必要

■満足 ■満足ではない ■その他

運行ルートの設定




乗降地点の設定



出典：河辺町1～3丁目における地域住民アンケート調査の結果

⑤今後の予定

○以下のスケジュールをもとに進めます。

令和6年 3月	青梅市公共交通協議会	地域公共交通会議の機能を持たせるよう準備	
令和6年 4月以降	有償での実証運行 本運行に向けた動き	●事業決定	
		●事業主体の選定・協議 (誰が運転するか)	
		▲一般乗合旅客自動車運送事業の申請 (事業主体によっては)	運輸局での標準処理期間 約3か月
		●地元自治会との協議 (停留所の位置など)	 地元自治会との協議について 「地域住民による 地域公共交通改善制度」 活用の検討を依頼
		●所轄警察署との協議 (他の交通への影響など)	
		●道路所管部署との協議 (交通安全面での対策など)	
●関東運輸局東京運輸支局への 事業認可申請	運輸局での 標準処理期間 約3か月		
令和7年 4月以降	本運行(予定)		

これまでの役割

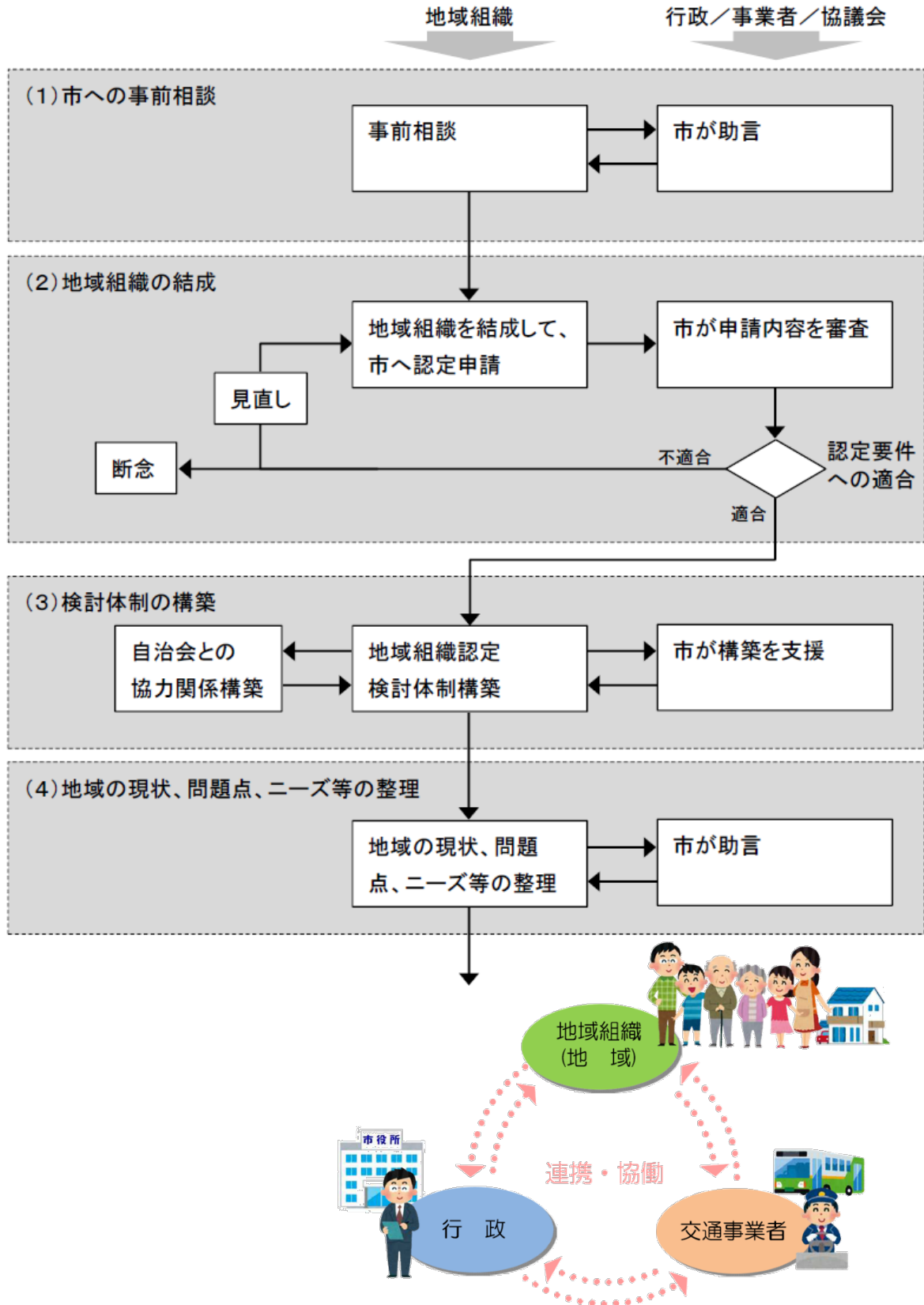
- ① 市民等(地域の住民や団体)の役割
 - ・行政の取り組みを支援
 - ・地域公共交通を自ら利用して行く取り組み
- ② 行政の役割
 - ・主体的な取り組み
 - ・住民が活動しやすい環境づくり
 - ・安全運行や利用促進のための情報提供や技術的支援
 - ・協議会や公共交通を持続していくための財政的な支援
- ③ 交通事業者の役割
 - ・安全第一と快適な交通サービスの提供
 - ・住民ニーズに適応した交通サービスの改善

これからの役割

- ① 市民等(地域の住民や団体)の役割
 - ・市民等による主体的な取り組み
 - ・市民等のニーズの確認
 - ・地域公共交通を自ら利用して行く取り組み
- ② 行政の役割
 - ・住民が活動しやすい環境づくり
 - ・安全運行や利用促進のための情報提供や技術的支援
 - ・協議会や公共交通を持続していくための財政的な支援
- ③ 交通事業者の役割
 - ・安全第一と快適な交通サービスの提供・地域住民との協力関係の構築
 - ・住民ニーズに適応した交通サービスの改善

「地域住民による地域公共交通改善制度」制度概要

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



2. 施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証

2-1 施策の実施状況

(1) 青梅市地域公共交通計画の実施工程と、令和5年度の工程

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	[進捗]					
	②既存の公共交通の補完 検討/実証実験	[進捗]					
	③まちづくりにあわせ丸路線の再編 まちづくりの動向の注視/検討	[進捗]					
(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	[進捗]					
(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	[進捗]					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	[進捗]					
	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	[進捗]					
	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	[進捗]					
(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	[進捗]					
(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	[進捗]					
(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	[進捗]					
	②交通安全教室 適宜実施	[進捗]					
(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	[進捗]					
	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	[進捗]					
(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	[進捗]					
	④公共交通の写真展 検討	[進捗]					
	⑤SNS*による情報収集 検討	[進捗]					
	⑥公共交通サポーター制度の導入 検討	[進捗]					
(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	[進捗]					
	②観光型MaaS 実証実験	[進捗]					
	③青梅～奥多摩間の組織づくりと活動 組織づくり 活動	[進捗]					

 検討・実証実験
 本格実施（実証運行）

(2)各公共交通施策における令和5年度の実施と、達成状況

達成状況 A:達成(100%)、B:概ね達成(75%)、C:半ば達成(50%)、D:一部実施(25%)、E:未実施

公共交通施策		令和5年度の実施状況	達成状況	次年度に向けた課題や取組
(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	・医療・福祉施設無料送迎バスなど地域の輸送資源の活用について、令和4年度に続き検討	C	・実証運行に向け、取組みを進める
	②既存の公共交通の補完	・デマンド型交通について事例を収集	C	・引き続き、視察も含む事例を収集する
	③まちづくりにあわせた路線の再編	・契機となるまちづくりがない	E	・東青梅1丁目、今井4丁目などまちづくりの動向を注視する
(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	・河辺町1～3丁目地区でグリスロの実証運行	A	・河辺町1～3丁目地区における、有償のグリスロ実証運行を実施
(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	・広く動向を注視	E	・動向を注視し、必要に応じて事例を収集する
(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	・シェアサイクル事業者の進出まで至っていない	E	・引き続き動向を注視する
	②バス停での端末交通の受入れ	・検討していない	E	・可能性を検討する
	③駅での端末交通の受入れ	・検討していない	E	・可能性を検討する
(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	・タクシーの運賃補助による高齢者の移動支援について、令和4年度に続き検討（令和6年度に事業実施予定）	D	・システム設計、対象者や対象地区を限定する形で実証実験を行う

達成状況 **A**:達成(100%)、**B**:概ね達成(75%)、**C**:半ば達成(50%)、**D**:一部実施(25%)、**E**:未実施

公共交通施策		令和5年度の実施状況	達成状況	次年度に向けた課題や取組
(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	・公共交通のデジタル化やデータオープン化について各地の取組情報を収集	D	・引き続き、各地の取組情報を収集する
(7)公共交通安全対策の強化	①バス停留所等の安全対策	・停留所の移設(1箇所)、信号機および横断抑止柵の設置(1箇所)	B	・バス停留所1か所の危険除去に向け、動向を注視する
	②交通安全教室	・青梅市立吹上小学校の児童53名を対象に実施	A	・小学校での取り組みを行う
(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	・東青梅駅北口バリアフリー化について、調査設計を実施(JRに依頼)	A	・東青梅駅北口バリアフリー化に係る取組を進める
	③公共交通の視点からの心のバリアフリー啓発活動	・青梅市立吹上小学校の児童53名を対象に実施	A	・小学校での取り組みを行う
(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	・第56回産業観光まつりにおいて公共交通コーナーを出展 ・公共交通ガイドの2023年4月改訂版を作成・印刷し配布や設置	A	・公共交通ガイドの作成、配布 産業観光まつりでの出展
	④公共交通の写真展	・詳細な企画を提案	B	・開催に向け準備
	⑤SNSによる情報収集	・LINEを活用した情報発信の試行	A	・LINE等SNSを活用した情報発信
	⑥公共交通サポーター制度の導入	・検討していない	E	・可能性を検討する
(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	・検討していない	E	・可能性を検討する
	②観光型MaaS	・広く動向を注視	D	・引き続き事例を収集する
	③青梅～奥多摩間の組織づくりと活動	・マイレール意識醸成のため、JR東日本八王子支社、奥多摩町、青梅市が共同で青梅線車内絵画展を実施 ・三者協議は継続的に行う予定	A	・奥多摩町、JR東日本との三者協議を継続する

2-2 目標値の確認および見通しの検証

(1) 青梅市地域公共交通計画の前期目標値と、令和5年度の目標値の確認

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%

(2)各数値目標における令和5年度の現状値と、見通しの検証

数値指標	令和4年度 以前の現状値	令和5年度（2023年度）		●補足 ⇒前期目標値の見通しの検証
		目標値	現状値	
①市民一人当たりの公共負担額	1,203円 (令和4年度)	1,200円	1,211円	●令和9年は1,200円
②骨格的なバス路線の利用者指数	83 (令和3年度)	84	85	●利用者数は回復傾向だが、令和元年度の水準には達していない。
③青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数	616便 (令和4年度)	616便 相当	605便	●西東京バス小05、小06で減便 ●西武バス入市32、飯41が廃止 ●令和6年度はさらに減便の予定 ⇒令和9年度の「616便相当」は難しい見込み
④路線バスの系統数	32系統 (令和4年度)	32系統 相当	30系統	●西武バス入市32、飯41が廃止 ⇒輸送資源の活用が急務
⑤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	●河辺町1～3丁目地区でグリス口の実証運行 ⇒本運行を目指す。また、他地区での検討を進める。
⑥新技術の導入件数	0件 (令和4年度)	0件	0件	●グリス口は実証運行段階 ⇒本運行を目指す
⑦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 (令和4年度)	1箇所	0箇所	－
⑧更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数	3箇所 (令和4年度)	3箇所	1箇所	●対象は駒木町三丁目（外回り）
⑨心のバリアフリー啓発活動の実施数	－	1回以上	1回	⇒産業観光まつりへの出展など、1度に多くの市民を対象とした啓発活動が必要

①の出典：各年度青梅市行政報告

③④の出典：各年度青梅市公共交通ガイド

⑧の出典：バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表（令和5年9月・東京都バス停留所安全性確保合同検討会）

3. 協議会規約の一部改正

当日配布資料にて協議します。

4. 令和6年度事業計画および予算案

(1) 事業内容

- 青梅市地域公共交通計画(以下、「本計画」という。)の推進
本計画にもとづく公共交通施策の検討実施
- 公共交通利用促進等の検討実施
公共交通ガイドの作成・配布、モビリティ・マネジメントによる市民意識の醸成
- 公共交通協議会等の開催
公共交通施策の検討実施にかかる協議、本計画の達成状況の評価検証、その他情報共有

(2) 年間スケジュール

回数	開催予定	内容
第51回	第1四半期	前年度決算報告ほか
第52回	第2四半期	本計画の推進にかかる協議、新たな移動手段の導入検討、公共交通利用促進策の検討実施ほか
第53回	第3四半期	本計画の推進にかかる協議、新たな移動手段の導入検討、公共交通利用促進策の検討実施ほか
第54回	第4四半期	本計画の達成状況評価、次年度事業計画・予算案ほか

※現行委員の任期は令和5年8月22日から令和7年8月21日まで

(3) 予算案

○歳入

款	項	目	金額(円)	摘要
1 補助金	1 補助金	1 補助金	20,315,000	青梅市補助金
2 負担金	1 負担金	1 負担金	0	
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0	
4 諸収入	1 雑入	1 雑入	100	預金利子
計			20,315,100	

○歳出

款	項	目	金額(円)	摘要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	637,500	委員報償費、費用弁償
	1 事務費	1 事務費	61,800	消耗品費、通信運搬費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	19,614,750	業務委託料等
3 予備費	1 予備費	1 予備費	1,050	
計			20,315,100	

<参考>

青梅市予算(公共交通対策経費)の主な内容

○バス路線維持費負担金	157,715千円
○東青梅駅周辺施設整備負担金	2,625千円
○マイナンバーカードを活用したタクシー運賃補助に係る費用	19,048千円
○公共交通協議会補助金	20,315千円
(うち、運営支援業務委託料 7,370千円、 グリーンスローモビリティ実証運行業務委託料 12,225千円)	

(4) 業務委託

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

5. 令和6年度業務委託

○会当日に事務局から資料を配付のうえ、ご説明いたします。