

第54回 青梅市公共交通協議会

報告・協議資料

目次

項目	資料の骨子	P.
報告事項	1. 前回協議会の振り返り	－
	2. 公共交通ガイドの更新	・2025年4月改訂版の作成、配布等
	3. 自動運転の視察	・杉並区、瑞穂町、狛江市における視察概要
	4. SNS企画およびアンケートの結果	・東京都交通企画課の支援のもと、昨年度に引き続きLINEを用いた情報発信を実施 ・効果検証のためのWebアンケート結果
	5. 各交通事業者からの報告	－
協議事項	1. 河辺町グリーンスローモビリティアンケート結果報告および本運行に向けた基本方針	・実証運行の結果と収支予測、アンケート調査による意向などを踏まえ、本運行に向けた考え方を方針として整理
	2. マイナンバーカードを活用した運賃助成事業の利用状況報告および今後の予定	・1月31日～3月7日で411名が登録 ・利用状況の報告
	3. 新たな公共交通の導入に向けた次年度の取組	・次年度の取組に向けて、デマンド型交通とライドシェアの概要の整理
	4. 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と目標値を確認し、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。
	5. 令和7年度事業計画および予算案	・業務内容 ・予算案 ・年間スケジュール ・業務委託
	6. 令和7年度業務委託	(会議当日に事務局から資料配付・説明)

報告事項

1. 前回協議会の振り返り

○前回の第53回協議会は、令和6年12月25日(水)午前10時に開催されました。

第53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丁目地区におけるグリーンスローモビリティ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。 ・他の移動手段への影響について ・ルート、車両、乗務員への負担など、本運行に向けた課題について
青梅市高齢者等タクシー運賃助成事業の試行	○主な意見は以下のとおりです。 ・対象地区を選定した理由について ・マイナンバーカードを所持していない人への対応
その他	○主な意見は以下のとおりです。 ・人口が少ない地域における公共交通のあり方の検討

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7年3月のダイヤ改正にあわせて時刻表等を更新し、2025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. 自動運転の視察

3-1 視察実施の概要

項目	内容
視察目的	青梅市地域公共交通計画で示した公共交通施策「モデル地区における自動運転技術活用の実証運行」について、都内の複数地区で行われた自動運転の取組を視察することにより、主に技術面において、本市での取組の参考としたいため。
視察先	(1) 杉並区（荻窪駅南側地域） (2) 西多摩郡瑞穂町（箱根ヶ崎駅東側地域） (3) 狛江市（和泉多摩川駅周辺）およびN T T中央研修センタ
視察日	(1) 令和6年11月15日（金） (2) 令和7年2月17日（月） (3) 令和7年3月7日（金）
視察者	(1)(2) …青梅市：3名（河村、高橋、木村） (3) …青梅市：1名（木村）

3-2-1 自動運転の概要（杉並区）

項目	内容
実証運行期間	令和6年11月16日（土）から11月22日（金）まで （11月15日（金）は関係者試乗会、18日（月）および21日（木）は運休）
運行経路・形態	荻窪駅～荻外荘公園～荻窪駅（1周2.5Km）定時定路線
所要時間	20分程度
車両	グリーンスローモビリティ型車両（GSM8）
自動運転	レベル2（運転手搭乗型） 車載センサーと3Dマッピングを用いたSLAM （Simultaneous Localization and Mapping）方式

3-2-2 自動運転の概要（瑞穂町）

項目	内容
実証運行期間	令和7年2月18日（火）から2月23日（日）まで （2月17日（月）は関係者試乗会）
運行経路・形態	箱根ヶ崎駅～ふれあいセンター～箱根ヶ崎駅（1周2.5Km）定時定路線
所要時間	30分程度
車両	バス型車両（Minibus）
自動運転	レベル2（運転手搭乗型） 車載センサーと3Dマッピングを用いたSLAM （Simultaneous Localization and Mapping）方式

3-2-3 自動運転の概要（狛江市・NTT中央研修センタ）

項目	内容
実証運行期間	令和7年3月7日（金）、9日（日）、10日（月） （3月7日（金）は関係者試乗会）
運行経路・形態	和泉多摩川駅～多摩川住宅～和泉多摩川駅
所要時間	30分
車両	バス型車両（Minibus）
自動運転	レベル2（レベル4検証タイプ） 車載センサーと3Dマッピングを用いたSLAM （Simultaneous Localization and Mapping）方式

○試乗の様子



杉並区



瑞穂町



狛江市

○試乗結果

- ・杉並区の自動運転は、全体的に狭い道で交通量が多かったため、急停車による乗り心地の悪化を防ぐ目的の手動運転がみられた。技術的には、自動運転の導入が可能であるとのこと。
- ・一方、瑞穂町や狛江市の自動運転では、道幅が片側1車線ずつ確保されていた道が多く、乗務員による手動運転の機会はあまり多くなかった。
- ・瑞穂町の自動運転では、交差点で隣車線に進入した車や、歩道を並走する自転車を障害物として検知し、急停車する場面がみられた。
障害物を検知する範囲は調整できるとのこと。
- ・狛江市の自動運転では、車載センサーの見通し外にいる自転車等の飛び出しによる強めのブレーキを抑制するため、カメラ及びLiDAR（ライダー）センサを搭載したスマートポールを数カ所設置していた。一方、歩車分離が完了しているなど、道路や通信の環境が調っていることが望ましいとのこと。

○技術的には課題もみられるが、今後、市で、自動運転技術を取り入れた実証運行ができるよう、引き続き、事例研究に努めたい。

4. SNS企画およびアンケートの結果

○以下のとおり実施しました。

(1)概要

○青梅市地域公共交通計画の目標「(9)市民の利用促進の施策」を達成するための施策の一つとして、昨年度に引き続き、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課の支援をいただき、「青梅市公共交通お役立ち情報」として、LINEを用いた情報発信を実施しました。

(2)主な内容

- アンケートの実施
- 公共交通の利用促進にかかる記事配信
- 時刻表応答機能(青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅、御嶽駅の時刻表へのリンク)
- 鉄道、バス事業者ホームページおよび地図アプリへのリンク
- バス路線図情報、グリーンスローモビリティ情報へのリンク

(3)周知

- 「広報おうめ」11月15日号での記事掲載
- チラシ回覧(青梅市自治会連合会)
- ポスターの掲出(市役所5階交通政策課窓口、各市民センター)

チラシ

みんなで乗って 青梅市の公共交通を 応援しよう!!

青梅市の公共交通

青梅市の公共交通 利用に関する お役立ち情報を配信する LINE 公式アカウント誕生!!

【友だち登録方法】
 [ホーム]→[友だち追加]→[QRコード]
 で右のQRコードを読み取る
 または、[ホーム]→[友だち追加]→[検索]
 で右のLINE IDを入力

LINE ID: @428hmvqf

運営 青梅市公共交通協議会
 (事務局 青梅市市民安全部交通政策課 電話: 0428-22-1111 (代表))
 ●各交通機関の運賃や運休等の運行状況については、各鉄道・バス事業者ホームページ等で確認ください。
 ●通信にかかる費用等は、お客様の負担となります。

青梅市の公共交通の現状

青梅市には、鉄道、路線バス、タクシー、ケーブルカーなどの交通手段があります。

現状はピンチ
 近年、生産年齢人口の減少、コロナ禍によるライフスタイルの変化等により公共交通利用者が減少し、また乗務員の不足などにより、交通事業者の努力や行政の支援だけでは、**路線の維持が非常に厳しい状況**となっています。

減少の悪循環
 利用者が減少すると、運賃収入も減少し、運行経費が増えなくなります。運行経費を抑えるため、便数や路線数を縮小せざるを得なくなります。また、乗務員不足により深刻化すると、路線の廃止や減便をせざるを得なくなることが考えられます。その結果、利便性が低下して、さらに**利用者が減少するという悪循環**になっています。

利用者の減少による悪循環
 利用者が減少 → 運賃収入が減少 → 経費削減 → 不便になる → 利用者が減少

公共交通の必要性とメリット

公共交通は、**クルマを運転できない人の大切な移動手段**、そして**地域社会の豊かさを支える重要な基盤**であり、利用することでたくさんのメリットがあります。



まちのスペースを効率よく使う

道路は、まちの中の限られた公共空間です。みんながクルマで移動したら、道路は**クルマであふれて渋滞**してしまいます。でも、みんなで**公共交通**を使えば、**スムーズ**に移動できます。



乗って守ろう！使って育てよう！公共交通

現在、青梅市では、路線バスを維持するため、不足する運行経費の一部を**公共負担**で補っています。
 公共交通は「**乗って守る**」「**使って育てる**」ものです。普段クルマで外出されている方は、この機会に電車、バス、タクシーを使って外出してみてください。この選択が、未来の公共交通につながるかもしれません。

次のおでかけだけでも、クルマをやめて、バスや電車を使ってみませんか？

(4)登録者数

○784人(令和7年3月12日現在)

(5)記事配信の内容

回	日にち	内容
第1回	11月1日	青梅産業観光まつりの交通政策課ブースについて
第2回	11月22日	グリーンスローモビリティ実証運行について
第3回	11月29日	グリーンスローモビリティ実証運行で行けるお出かけスポットの紹介など
第4回	12月16日	路線バスの乗り方について
第5回	12月27日	公共交通で初詣へ行こう！
第6回	1月25日	御岳登山鉄道運休のご案内
第7回	2月6日	JR東日本東京アドベンチャーライン「車内絵画展」のご案内
第8回	2月13日	第57回青梅マラソン大会について
第9回	2月14日	お得な路線バスの乗り方
第10回	2月25日	公共交通を使ったお出かけスポットへの行き方(文化施設編)
第11回	3月7日	新規バス路線「青26系統」に乗ってつるつる温泉に行こう！
第12回	3月14日	タクシーの利用方法、タクシーで行くお出かけスポットの紹介
第13回	3月14日	公共交通利用のメリット

(上記以外に、補足説明を1回、アンケートの依頼を2回、配信しています。)

LINE公式アカウント『青梅市公共交通お役立ち情報』

LINE公式アカウント「青梅市公共交通お役立ち情報」では、路線バスやタクシー、鉄道などの公共交通を使ったお出かけに便利な情報や、公共交通を利用する際に役立つ情報を配信しています。

友だち登録、よろしくお願いいたします！



配信例

配信画面です

①今寺・東原公園周辺
夏はプールも開設される東原公園周辺。大きなスーパーマーケットが2件、ドラッグストア、100円ショップ、大型家電量販店などがあります。
・最寄りの停留所
…西東京バス「今寺」(徒歩1～5分)
・「今寺」を通るバス路線
西東京バス 河11系統
河辺駅北口～小作駅東口
日中概ね1時間間隔での運行
河辺駅北口2番乗り場
小作駅東口3番乗り場
※河辺駅北口～小作駅東口は、平日のみ運行。

バスや電車の時刻表を検索できます

市内のバス路線図を表示します



お出かけのお供に『青梅市公共交通お役立ち情報』はいかがですか！

(6)アンケートについて

○情報発信の効果を検証するために、Webアンケートを実施しました。

具体的には、登録者に対し、交通行動や公共交通に対する意識の変容に関して、メッセージ投稿機能等を活用してWEBアンケート調査に誘導することにより回答を収集し、本施策の効果を分析・考察するものです。

○期間：令和7年2月18日から3月11日まで

○回答期限：令和7年3月11日18時まで

○設問項目は下記の通りです。

問1 お住まいはどちらですか。

問2 年齢はおいくつですか。

問3 普段から青梅市内の公共交通（鉄道、路線バス、タクシーなど）を利用していますか。

問4 本アカウントを友だちに追加したのはいつ頃ですか？

問5 本アカウントをご覧いただいた感想を教えてください。

問6 本アカウントには以下の機能があります。使用したことがある機能を選んでください。

問7 今後、本アカウントで配信を期待したい記事はどれですか。

問8 本アカウントに友だち登録していただいてから、あなたの公共交通利用に対する行動や意識は変わりましたか。

問9 普段、電車やバスなどの時間や経路を調べる際に、よく利用するものはどれですか。

問10 普段、タクシーに乗車する際に、よく利用する方法はどれですか。

問11 本アカウントや、青梅市内の公共交通に関するご意見等があれば、ご自由にお書きください。

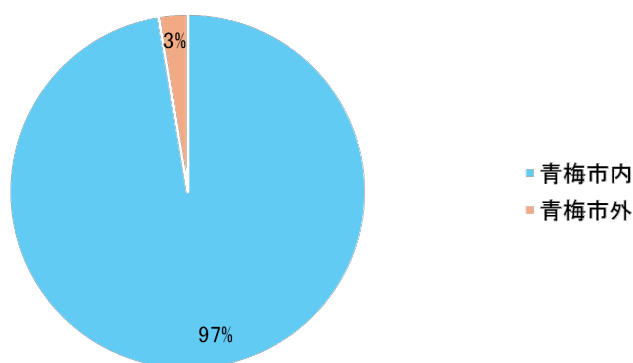
○回収数・回収率

配布友だち数	737 人	(3月7日時点)
アンケート回収数	77 票	(3月11日18時点)
回収率	10.4%	

問1-1. お住まいはどちらですか

○青梅市内が97%、青梅市外が3%です。

問1 お住まい(n=77)



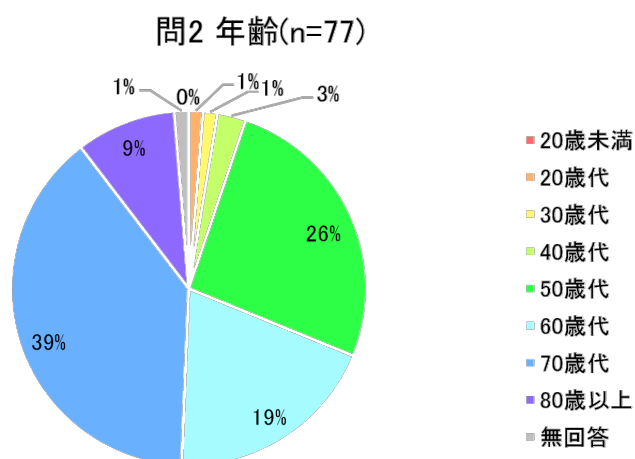
問1-2. 上記で「青梅市内」とお答えの方は、町丁目を教えてください(記入例:長淵1丁目)

○地区毎に集計した結果、昨年度に注力していた東青梅地区(20%)や小曾木地区(12%)以外にも、長淵地区が17%、大門地区が12%と多い状況にあります。

お住まい(地区)	票数	割合	今井地区	票数	割合
青梅地区	6	8%	梅郷地区	6	8%
長淵地区	13	17%	沢井地区	1	1%
大門地区	9	12%	小曾木地区	9	12%
東青梅地区	15	20%	成木地区	2	3%
新町地区	4	5%	無回答	2	3%
河辺地区	3	4%	総計	75	

問2. 年齢はおいくつですか

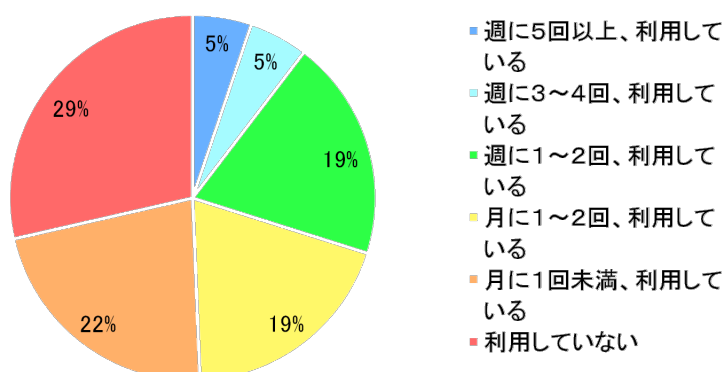
○80歳以上が9%、70歳代が39%、60歳代が19%、50歳代が26%です。



問3. 普段から青梅市内の公共交通(鉄道、路線バス、タクシーなど)を利用していますか

○「まったく使わない」が29%です。
○「月に1回未満、利用している」が22%、「月に1~2回、利用している」が19%、「週に1~2回、利用している」が19%です。

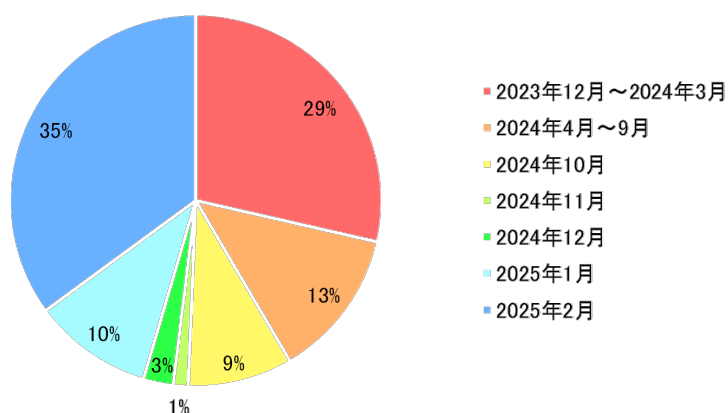
問3 青梅市内の公共交通の利用頻度(n=77)



問4. 本アカウントを友だちに追加したのはいつ頃ですか

○昨年度の配信時期(令和5年12月～令和6年3月)が29%ですが、チラシを回覧した令和7年2月が最も多く35%となりました。

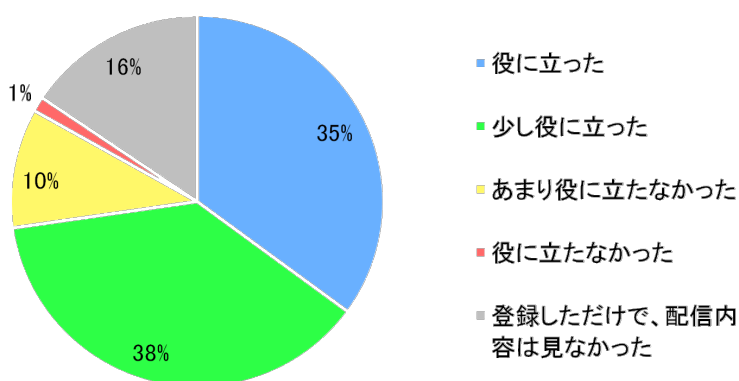
問4 友だち追加時期(n=77)



問5. 本アカウントをご覧いただいた感想を教えてください

○「役に立った」が35%、「少し役に立った」が38%です。昨年度は、「役に立った」が37%、「少し役に立った」が45%、「配信内容は見なかった」が8%であり、見なかった(見れなかった)層が増えています。

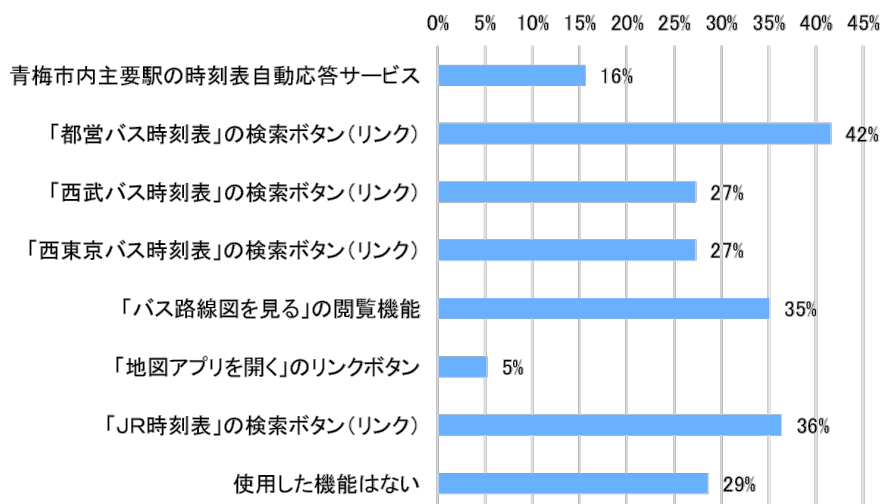
問5 ご覧いただいた感想(n=77)



問6. 本アカウントには以下の機能があります。使用したことがある機能を選んでください

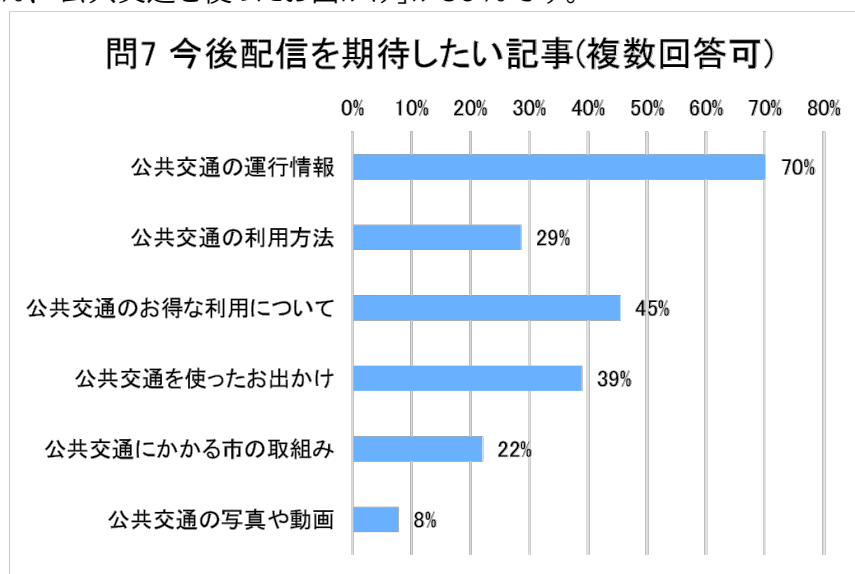
○「都営バス時刻表」の検索ボタン(リンク)の42%が最も多く、「JR時刻表」の検索ボタン(リンク)の36%、「バス路線図を見る」の閲覧機能の35%が続きます。

問6 使用したアカウント内の機能(複数回答可)



問7. 今後、本アカウントで配信を期待したい記事はどれですか

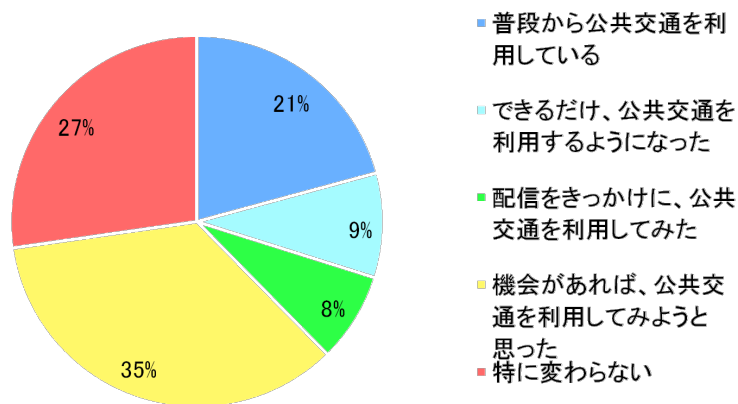
○「公共交通の運行情報」が70%と多くを占めています。続いて「公共交通のお得な利用について」が45%、「公共交通を使ったお出かけ」が39%です。



問8. 本アカウントに友だち登録していただいてから、あなたの公共交通利用に対する行動や意識は変わりましたか。

○「機会があれば、公共交通を利用してみようと思った」の35%が最も多く、「特に変わらない」の27%が続きます。

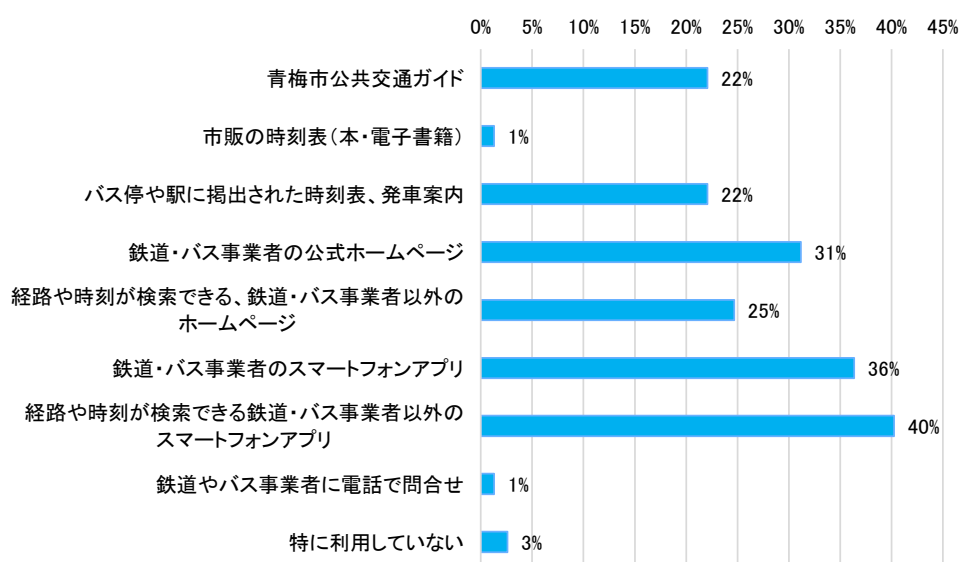
問8 登録してからの行動変化(n=77)



問9. 普段、電車やバスなどの時間や経路を調べる際に、よく利用するものはどれですか

- 「経路や時刻が検索できる鉄道・バス事業者以外のスマートフォンアプリ」の40%が最も多く、「鉄道・バス事業者のスマートフォンアプリ」の36%、「鉄道・バス事業者の公式ホームページ」の31%が続きます。
- 電話や本といった手段はあまりみられません。

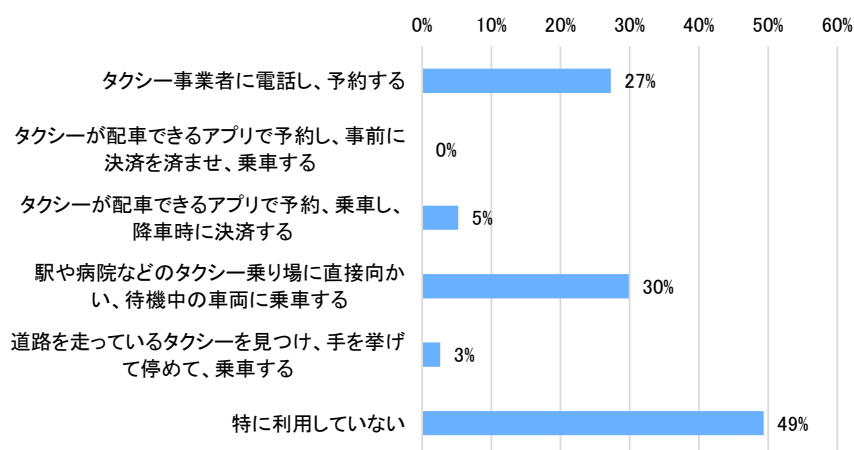
問9 公共交通を調べる時に利用するもの(複数回答可)



問10. 普段、タクシーに乗車する際に、よく利用する方法はどれですか

- 「駅や病院などのタクシー乗り場に直接向かい、待機中の車両に乗車する」の30%が最も多く、「タクシー事業者に電話し、予約する」の27%が続きます。
- なお、「特に利用していない」が49%です。

問10 タクシーに乗る際に利用する方法(複数回答可)



問11. 本アカウントや青梅市内の公共交通に関するご意見等があればご自由にお書きください。

○全35件の回答をいただきました。一覧を以下に示します。

住まい	年齢	本アカウントや市内の公共交通に関するご意見
東青梅地区	70歳代	今のところ自家用車です
東青梅地区	70歳代	メールでpcに送付してほしい
東青梅地区	70歳代	乗降しやすい乗り物にしてほしい。
東青梅地区	60歳代	シニアの外出機会を増やすため、日中の交通バスの取り組みをお願いしたい
小曾木地区	60歳代	もう少し本数増やして欲しい。16時以降。
小曾木地区	60歳代	青梅市としてバスの運転手の確保、育成も考えないと近い将来路線廃止になるのでは？
今井地区	50歳代	こちらのアカウントは一回の情報量が多過ぎてて見づらいです。バス(西武)の最終が早すぎる。
沢井地区	80歳以上	免許返納したら、公共交通に利用したいです。
長淵地区	70歳代	他市はコミュニティバス走っているが青梅市は無い。西東京バスは本数が無く他の会社に路線を譲ると有り難い。例えば都バスをお願いします。
東青梅地区	70歳代	市内のコミュニティバスが欲しい。
長淵地区	70歳代	もう少しダイヤを1時間に2本位に増やして欲しい
長淵地区	60歳代	バスですが、もう少し本数が有ると助かります。
今井地区	80歳以上	高齢になると病院に通うことが多くなり、車の免許証返上すると公共交通かタクシーを利用せざるえない。病院へ行くのに公共交通が近くへ行くバスがないことが多い。タクシーを利用せざるえない。タクシー代が高額でなかなか利用が難しい。
大門地区	50歳代	すべてのバスには、もう1時間遅い終バスが時間が欲しいです。
長淵地区	70歳代	今は特になし
大門地区	50歳代	運行が続いてくれるおかげお出かけできてありがたいです。飯能や入間へもう少し便がいいとありがたい。入間アウトレットやコストコに行く機会が多いので。
小曾木地区	60歳代	利用しやすい時間帯、本数をもっと考えてほしい。1時間に1本ではバスの利用は無理。
東青梅地区	70歳代	都バス、西武バスの運行時間ですが、均等ではなく同時間が結構多くて、運行していない時間があるのが大変不便だと思ってます。
東青梅地区	70歳代	青梅線のグリーン車の乗り方が、又、切符の買い方が分かるお知らせが欲しい。
河辺地区	50歳代	河辺下～千ヶ瀬辺りは特に高齢者や就学児の移動が大変と思うので、小回りの効くバスが運用してくれると地域が活性化するのでは、と感じます。
長淵地区	50歳代	最終が時間が早く終わってしまうので利用したくても出来ない事が多い
大門地区	80歳以上	去年免許証を返納してから、公共交通機関を利用するようになりお世話になっていますが、大腿骨骨折をしているので、バス停迄の距離が長い…出来ればもう少し小さい車で小回りしてくれると有難い！です。
小曾木地区	50歳代	曜日や時間によってバス運行していないので駅まで送迎している
小曾木地区	70歳代	同じような時間にバスが連なって来て無駄！それなら30分位ずらして時刻表作ってくれたらもっとバスを利用出来るのに残念です
大門地区	50歳代	はむらんのような停留所多めのバスを走らせてほしい。(今寺だとヤオコー前の道、羽村の梨の木の立体から、木野下方面に向かう大通りなど)バス停まで遠く、夜遅くの塾や学校帰りなどの帰宅時、子供が乗るには不安。もう少しなんとかならないかと思う。
河辺地区	70歳代	先日の温泉に行く案内は役に立って、いつか利用したいと思いました。
無回答	60歳代	JR青梅線、青梅～奥多摩間が雨や降雪予報で頻繁に計画運休になるので大変こまる。バスの代行運転をしてほしい。観光地なのに観光客に不便に感じ敬遠されるのが心配です。昼間の本数を増やしてほしい。都バスが青梅から御嶽駅まで運行してほしい。
新町地区	70歳代	特になし
小曾木地区	70歳代	東青梅バス停で時刻を確認して待ち時刻がたくさんありタクシー乗り場に…年配の方もイライラしました。もう少し小さなバスでも良いのでは非1時間に1本でもバスが走ってくれる事が出来ないかしらと切実な気持ちです。
長淵地区	50歳代	雨や雪等で電車が止まったときの振替輸送について等がわかると嬉しいです
大門地区	70歳代	自宅周りの住民は多いのにバス停や経路が昔から1本も無い
青梅地区	50歳代	このアプリについて…せっかく時刻表表示できるのだから、予めマイステーションというか、一々検索しなくても一発で地元の駅やバス停を登録できるようにしてほしい。
大門地区	70歳代	市内循環小型循環バスを走らせすことは出来ないですか。
東青梅地区	60歳代	御岳方面のバス増便して下さい
長淵地区	70歳代	これからLINEアプリで使ってみようと思う。あと数年後には運転を止めるつもりなので、公共交通機関には期待したい。

5. 各交通事業者からの報告

(1) 東京都交通局

- ・令和7年4月1日ダイヤ改正について

(2) 西東京バス株式会社

- ・14・15ページを参照

(3) 西武バス株式会社

- ・令和7年4月1日ダイヤ改正について

(4) 京王自動車株式会社

- ・遺失物管理システム「find」の導入について

(5) 東日本旅客鉄道株式会社

- ・車内絵画展の報告
- ・令和7年3月15日ダイヤ改正について

青梅市公共交通協議会報告事項（西東京バス）

1. 春季ダイヤ改正実施(4 月 1 日)

- *「DPL 青梅」への通勤によるバス利用増を想定し、平日朝の通勤時間帯において、三ツ原循環線(東廻り)を増回いたします。
- *その他路線・系統についても、需要に応じて運行回数の見直しや発車時刻の変更を行います。

2. 路線バス運賃の一部変更(4 月 1 日)

- *現在運賃 210 円～690 円の区間で、10 円～80 円の引き上げを行います。
- *現在 700 円以上の区間は変更ございません。(210 円～690 円に変更がない区間もございます。)
- *既に定期券をお持ちの方を対象に、無手数料・日割りで払い戻し(買いなおし)を行います。

3. 営業所・支所で定期券のクレジットカード決済対応開始(3 月 18 日)

- *青梅支所をはじめ、西東京バス各営業所・支所(氷川支所を除く)で西東京バス定期券を購入時、クレジットカードでの決済が可能になります。
- *クレジットカード決済は、西東京バスの金額式 IC 定期券のご購入でのみ使用可能です。
(シルバーパス、IC カードへのチャージ等は引き続き現金でご利用頂けます。)
- *VISA、MasterCard、京王パスポートカードの取り扱いを先行導入し、その他のカードは随時導入を進めていきます。

4. 「御岳駅」バス乗り場へ上屋(屋根)を設置(2 月末)…次ページ参照

- *「御岳駅～ケーブル下」をご利用のお客様の利便性向上を目的に、「御岳駅」バス停に上屋を設置いたしました。
- *設置にあたり、「青梅市まちづくり・デザイン専門家会議」のご指導の下、上屋の形状や色に配慮し、実際の運用にも留意しながら検討を進めました。

5. 2024 年度(令和 6 年度)、青梅支所に EV バスを 4 台導入(計 5 台)…次ページ参照

- *環境対策(CO2 削減)として 2023 年度に導入開始した(同年は青梅支所には 1 台導入)EV バスを、2024 年度内に青梅支所へ 4 台追加で導入し、青梅支所所属の EV バスは計 5 台となりました。
- *2025 年度以降も随時導入を進め、更なるカーボンニュートラルへ今後も貢献して参ります。

以上

4. 「御岳駅」上屋

設置前



完成後



5. EVバス

BYD 製



アルファバス製



協議事項

1. 河辺町グリーンスローモビリティアンケート結果報告および 本運行に向けた基本方針

○本項は以下の構成です。

1-1 実証運行の結果

1-2 アンケート調査結果

乗務員アンケート調査、地域住民アンケート調査

1-3 公共交通施策の実施に係る地域住民との打合せ

地元自治会との打ち合わせ(4回)

1-4 収支予測

令和6年度運行実績をベース

1-5 参考となる取組事例

利用促進の取組、より効率よく運行するための取組

1-6 本運行に向けた基本方針

これまでを振り返り、本運行に向けた基本方針

1-7 今後の予定

令和7年12月の本運行開始までの予定

1-1 実証運行の結果

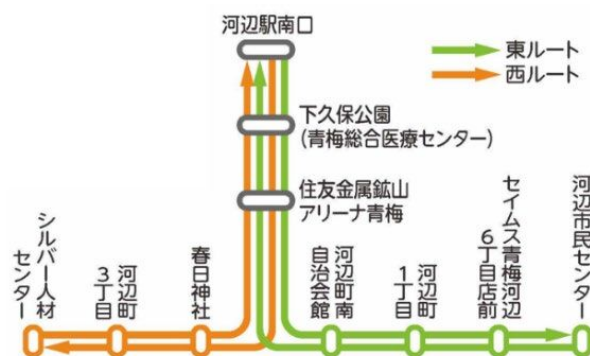
(1) 運行内容

- 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6年10月1日(火)～11月30日(土)
- 運行形態 定時定路線(予約不要)
- 運賃 各ルート片道1回100円:子ども同額・未就学児無料
企画乗車券(フリーパス)2,000円:購入時点から運行終了日
- 運行区間 河辺駅南口～河辺町1丁目方面(東ルート):往復4.95km
～河辺町3丁目方面(西ルート):往復3.85km



- 運行日 平日・土曜日(日・祝日は全便運休)計50日
- 運行時間 【月・火・金曜日】8:45～15:49(約7時間)
【水・木・土曜日】9:25～12:59(約3時間半)
- 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-07/2台)
- 乗務員 京王自動車株式会社青梅営業所(運行管理)
- 遠隔点呼 京王自動車株式会社青梅営業所←→乗務員(河辺市民センター)
テレニシ株式会社(IT点呼キーパー)
- 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(知らせるバス)
- 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



	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	
運行日数	50日		
延べ利用者数	758人 (前年度比 約75%)	1,023人 (前年度比 約70%)	1,781人 (前年度比 約72%)
日別の乗車数	1日あたり10～50人台の利用		
1日あたり	15人/日	20人/日	36人/日
1便あたり	1.3人/便	1.7人/便	1.5人/便
うち月曜日	1.4	1.8	1.6
うち火曜日	1.4	1.7	1.6
うち水曜日	1.0	1.8	1.4
うち木曜日	1.1	1.6	1.3
うち金曜日	1.4	1.6	1.5
うち土曜日	1.2	1.8	1.5
利用の多い曜日	月・火・金	月・水・土	月・火
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（乗車） ・春日神社（乗車）	・河辺町1丁目（乗車）	・河辺駅南口（乗車・降車）
上り：下り	1.7：1	1.5：1	－
月・火・金で利用の多い時間帯	10・11・14時台	10～12時台	－
月・火・金で利用の少ない時間帯	8・12・13・15時台	8・13・14時台	－
満車が多く発生した区間 10：05発車両が多い	・春日神社▶住友金属鉦山アリーナ青梅	・河辺町南自治会館▶住友金属鉦山アリーナ青梅	・住友金属鉦山アリーナ青梅▶下久保公園（青梅総合医療センター） ・下久保公園（青梅総合医療センター）▶河辺駅南口

1-2 アンケート調査結果

(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:10票

◎:効果 ▲:課題

①車両について

- ▲ハンドルが重い(4票)
- ▲ウィンカーの位置やハザードランプがないなど普通の乗用車と違う操作が必要(4票)
- ▲バッテリーの問題(残量わかりにくい、寒いと減りが早い、充電箇所の増設)(3票)
- ▲天候に左右されやすい(2票)
- ▲安全性に不安(2票)

②ダイヤについて

- ◎問題ない(6票)
- ▲夕方まで運行する日を多くすると良い(2票)
- ▲週末も運行すると良い(1票)
- ▲河辺町1丁目~3丁目地区に限定すると良い(1票)

③お客様の反応について

- ◎好評だった(7票)
- ◎継続を希望された(4票)
- ◎自分の住む地域(成木・長洲)は走らないのかという方がいた(1票)

④ルートについて(走行中気になった場所)



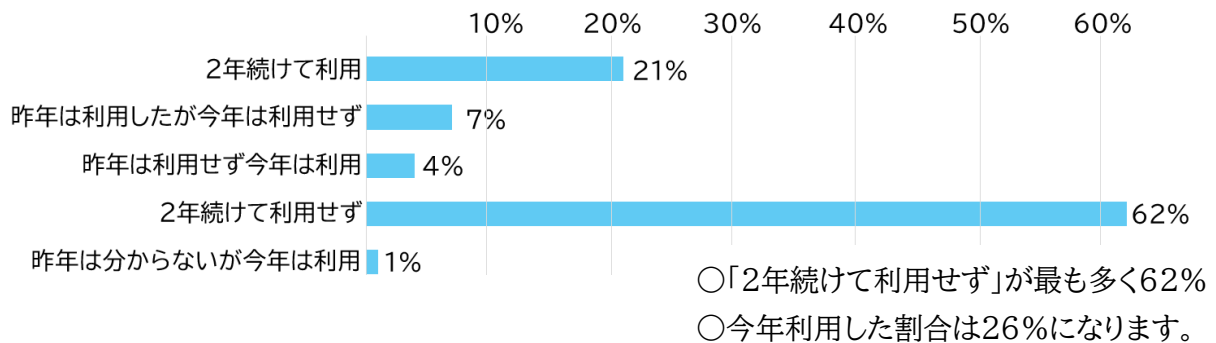
(2)河辺町1～3丁目における地域住民アンケート調査の結果

○全回答数は526票(364世帯)

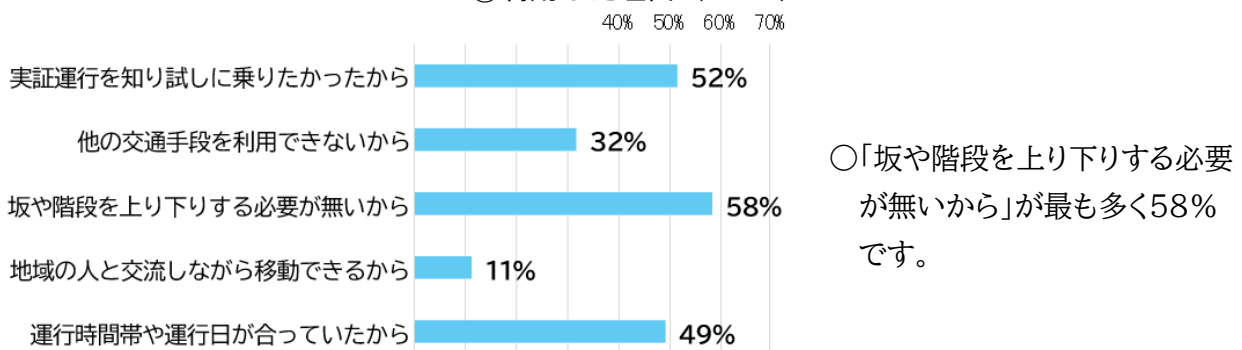
○回答者は「1丁目在住」が56%、「2丁目在住」が24%、「3丁目在住」が19%

○回答者のうち「70歳代」以上は45%、「60歳代」を含めると72%

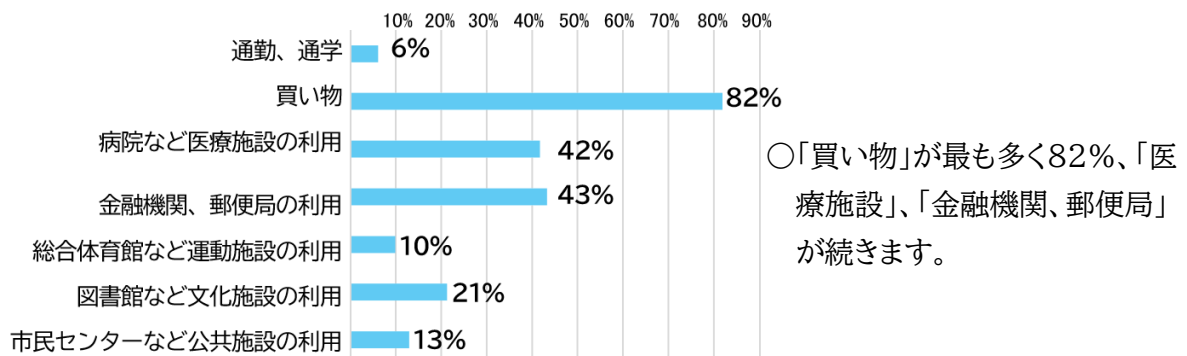
①実証運行の利用状況 (n=526)



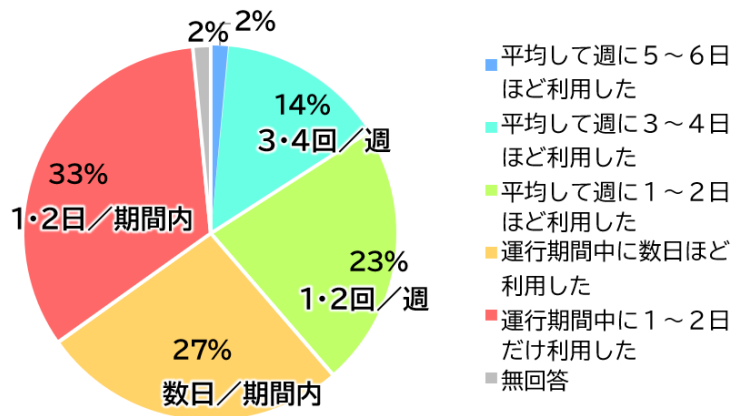
②利用した理由 (n=132)



③利用目的 (n=132)

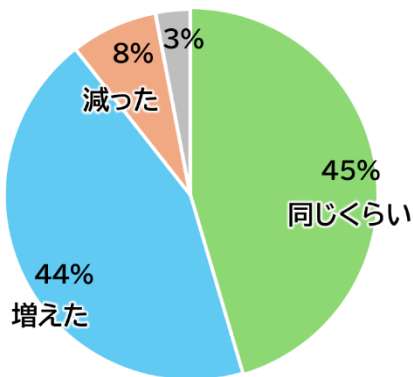


④利用頻度 (n=132)



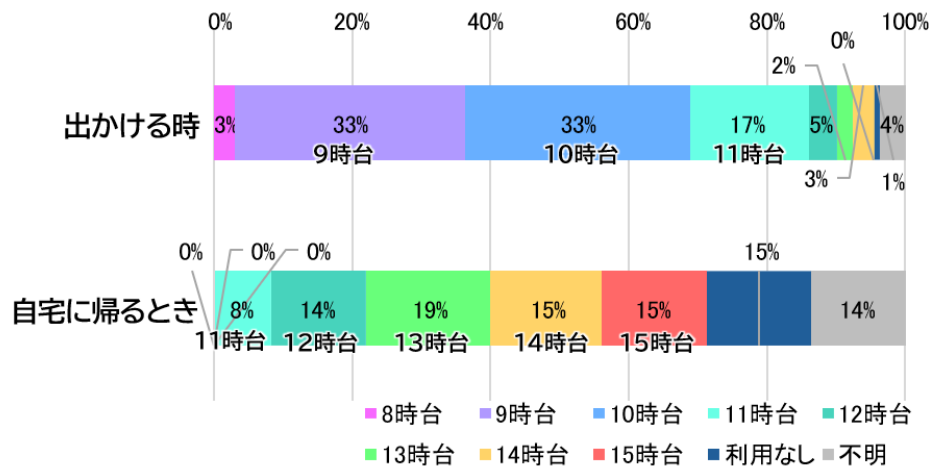
○週1回以上は37%であり、利用者の約4割が週1回以上利用しています。

⑤昨年度比の利用頻度 (n=132)



○昨年度とくらべると「同じくらい」が45%で、「増えた」が44%です。
○利用者の頻度は総じて高まっています。

⑥最も多く利用した時間帯 (n=132)



○出かける時は、9～11時台が多い状況にあります。
○帰る時は、11～15時台で分散しています。また、利用しないも見受けられます。

⑦最も多く利用した区間 (n=126)

※**朱色**は6%以上

↓発\着→	河辺駅南口	下久保公園 (青梅総合医療センター)	住友金属鉦山 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	セイムス青梅 河辺6丁目店前	河辺市民 センター
河辺駅南口		0%	0%	2%	1%	0%	1%	2%	0%	0%
下久保公園 (青梅総合医療センター)	0%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
住友金属鉦山 アリーナ青梅	0%	0%		0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%
春日神社	6%	0%	1%		0%	0%	1%	0%	0%	0%
河辺町3丁目	11%	1%	2%	0%		0%	0%	0%	0%	0%
シルバー人材 センター	3%	0%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	0%
河辺町南 自治会館	17%	2%	0%	0%	0%	0%		0%	1%	2%
河辺町1丁目	29%	1%	1%	0%	0%	1%	1%		0%	2%
セイムス青梅 河辺6丁目店前	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%		0%
河辺市民 センター	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	

○最も多く利用した区間は、河辺駅南口着で多くみられます。その他の割合も含め下表に示す利用者アンケート結果とほぼ一致しています。

○なお、河辺市民センター→河辺駅南口で3%みられますが(利用者アンケートでは9.1%)、この利用は坂や階段への対応ではなく、約1kmの移動距離への対応と推測されます。

(参考) 利用者アンケートによる利用した区間

問8 今回の利用区間 (割合) [SA]

	降車	1 河辺駅南口	2 下久保公園 (青梅総合医療センター)	3 住友金属鉦山 アリーナ青梅	4 春日神社	5 河辺町3丁目	6 シルバー人材センター	7 河辺町南自治会館	8 河辺町1丁目	9 セイムス青梅河辺6丁目店前	10 河辺市民センター
乗車											
1 河辺駅南口		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	1.3%	2.6%	7.8%
2 下久保公園 (青梅総合医療センター)		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%
3 住友金属鉦山アリーナ青梅		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4 春日神社		2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5 河辺町3丁目		5.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
6 シルバー人材センター		3.9%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%
7 河辺町南自治会館		9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.3%
8 河辺町1丁目		22.1%	2.6%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.3%
9 セイムス青梅河辺6丁目店前		7.8%	2.6%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
10 河辺市民センター		9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計(人)		59.7%	5.2%	3.9%	0.0%	0.0%	7.8%	0.0%	2.6%	5.2%	11.7%

⑧ 2 番目に多く利用した区間 (n=67)

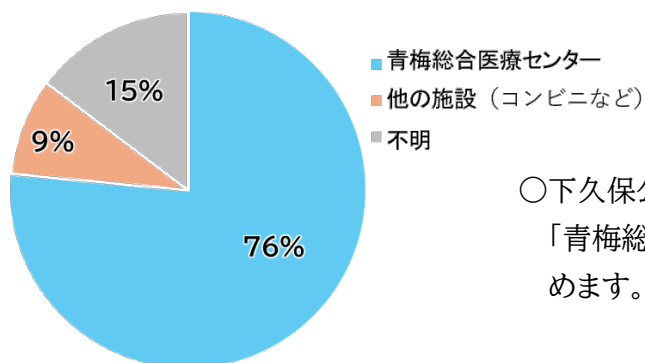
※朱色は 4%以上

↓発\着→	河辺駅南口	下久保公園 (青梅総合医療センター)	住友金属鉾山 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	セイムス青梅 河辺6丁目店前	河辺市民 センター
河辺駅南口		0%	0%	4%	3%	4%	10%	16%	7%	1%
下久保公園 (青梅総合医療センター)	0%		0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
住友金属鉾山 アリーナ青梅	0%	0%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
春日神社	3%	1%	0%		0%	0%	0%	0%	0%	0%
河辺町3丁目	1%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	0%	0%
シルバー人材 センター	1%	0%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	0%
河辺町南 自治会館	5%	1%	0%	0%	0%	0%		0%	6%	1%
河辺町1丁目	4%	4%	3%	0%	0%	0%	0%		1%	3%
セイムス青梅 河辺6丁目店前	3%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%		0%
河辺市民 センター	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	

○2番目に多く利用した区間は、河辺駅南口発で多くみられます。自宅に帰る時の区間の回答と想定されます。

○また、セイムス青梅河辺6丁目店前を発着する区間の回答が相当数あります。

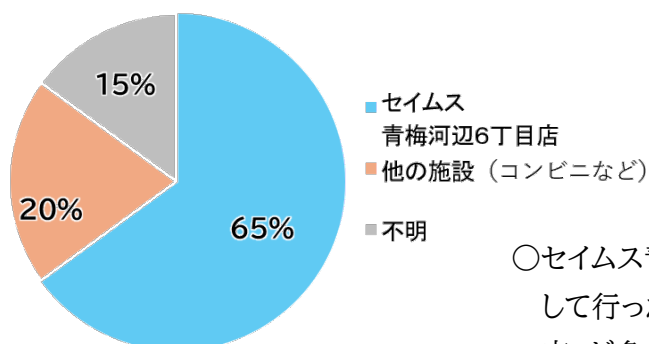
⑨ 下久保公園停留所を利用して行った場所 (n=34)



○下久保公園停留所を利用して行った場所は「青梅総合医療センター」が多く、76%を占めます。

注:対象者は同停留所を利用した26%

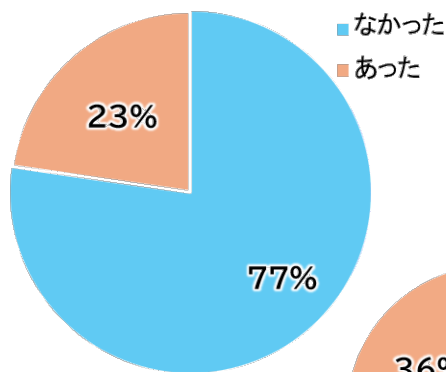
⑩ セイムス青梅河辺6丁目店前停留所を利用して行った場所 (n=40)



○セイムス青梅河辺6丁目店前停留所を利用して行った場所は「セイムス青梅河辺6丁目店」が多く、65%を占めます。

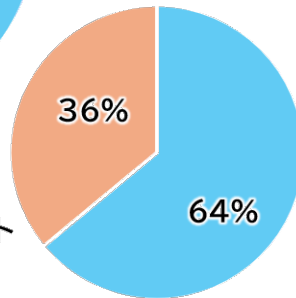
注:対象者は同停留所を利用した30%

⑪満車で乗れなかったこと (n=132)

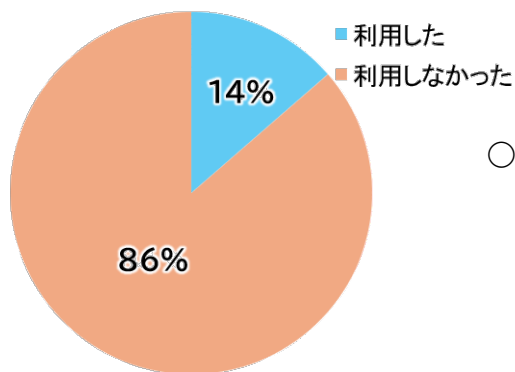


○満車で乗れなかった割合は23%で、昨年度より13%低くなっています。

(参考)令和5年度
地域住民アンケート

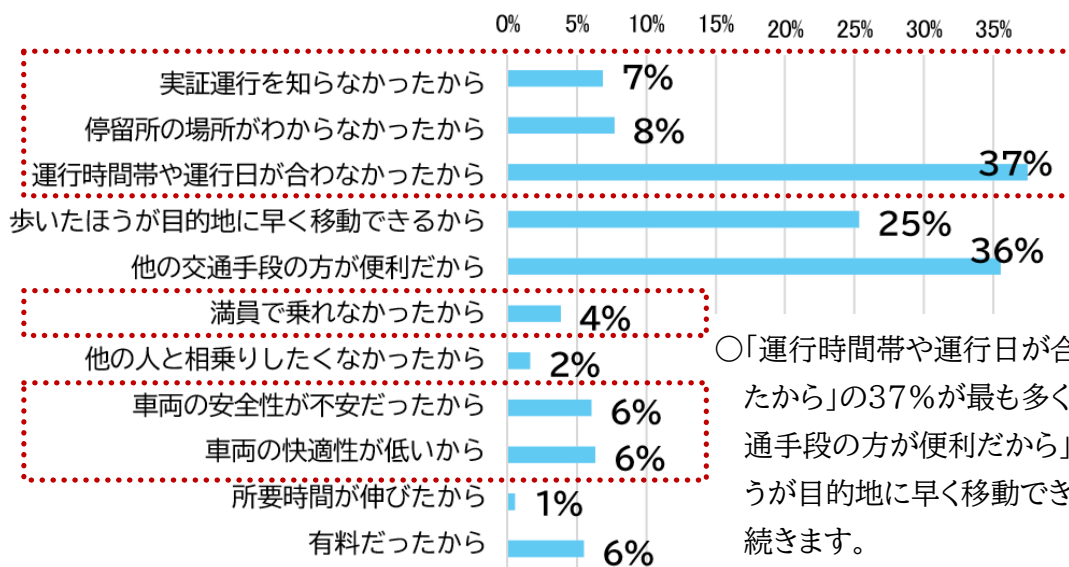


⑫フリーパスを利用したか (n=132)



○フリーパスを利用したひとは14%です。

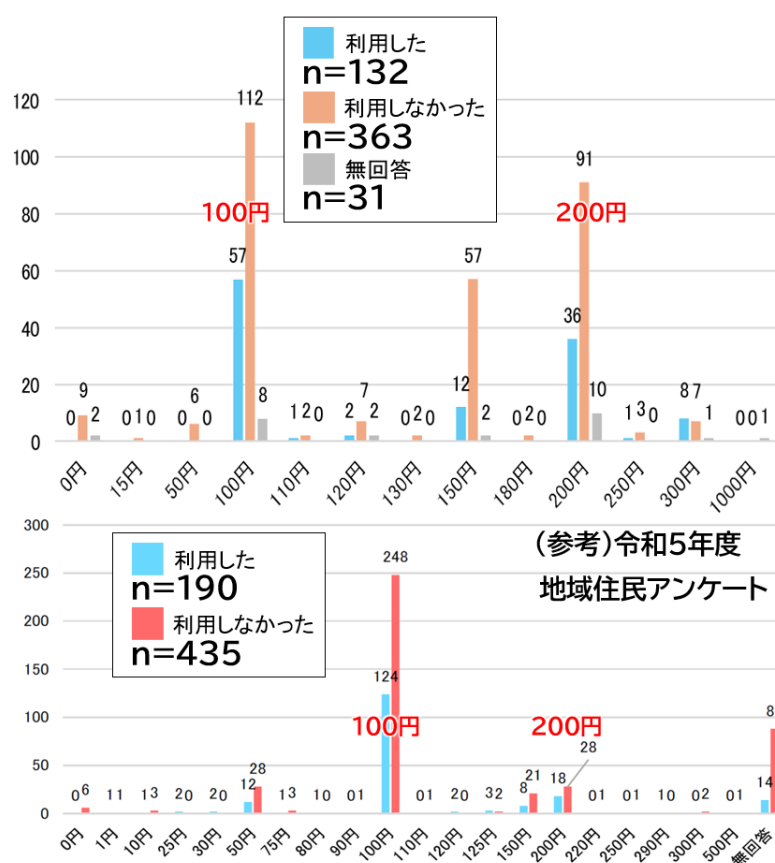
⑬利用しなかった理由 (n=363)



○「運行時間帯や運行日が合わなかったから」の37%が最も多く、「他の交通手段の方が便利だから」「歩いたほうが目的地に早く移動できるから」が続きます。

○ は課題となります。

⑭ 通年運行の場合の運賃の程度



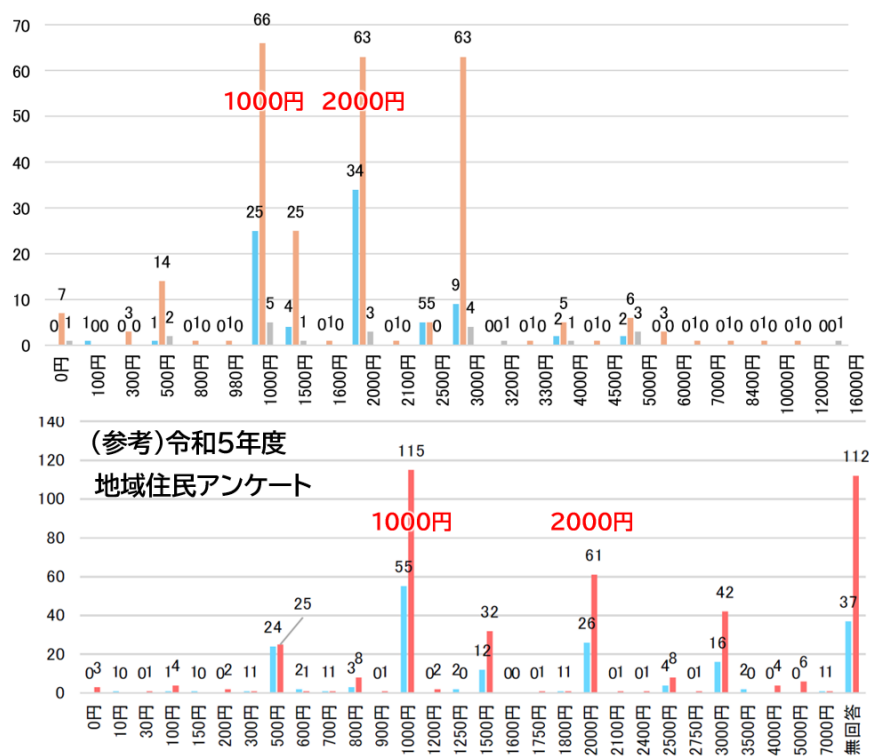
○「100円」の177人が最も多く、「200円」の137人が続きます。

(参考) 利用者アンケートによる運賃 100 円の評価と上限額

問17-a 片道1回分100円		〔SA〕	
項目	実数	割合	
ちょうど良い	53	68.8%	
高い	4	5.2%	
安い	12	15.6%	
わからない	3	3.9%	
無回答	5	6.5%	
合計(人)	77	100%	

問18 片道運賃上限		〔SA〕	
項目	実数	割合	
100円	39	50.6%	
200円	24	31.2%	
300円	3	3.9%	
400円	1	1.3%	
500円	0	0.0%	
その他	3	3.9%	
無回答	7	9.1%	
合計(人)	77	100%	

⑮ 通年運行の場合の1ヶ月定期料金の程度



○「1000円」と「2000円」が拮抗しています。

(参考) 利用者アンケートによる期間内フリーパスの評価

問17-b フリーパス2,000円		〔SA〕	
項目	実数	割合	
ちょうど良い	30	39.0%	
高い	4	5.2%	
安い	4	5.2%	
わからない	17	22.1%	
無回答	22	28.6%	
合計(人)	77	100%	

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 ワークショップ(地元自治会との打ち合わせ)

(1)令和6年度の開催日と概要

- 令和6年5月29日 実証運行の計画について
 - 今回の実証運行を行う上で、運行主体・形態、ルート、停留所、運賃収受、運行時間、天候への対応、地域住民による地域公共交通改善制度などについて協議しました。
- 令和6年9月25日 実証運行の概要について
 - 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。また、地域住民による地域公共交通改善制度による今後の組織化について共有しました。
- 令和6年12月16日 実証運行の結果等について
 - 自治会長を対象に、実証運行の結果、今後の取組、地域公共交通改善制度の活用などについて、意見交換を行いました。
- 令和7年2月18日 実証運行の結果等について
 - 今回の実証運行におけるアンケート結果、本運行に向けた収支予測・使用車両・運行曜日・時間・頻度、今後の予定などを示した上で、意見交換を行いました。
 - 地域組織に対し、地域公共交通改善制度の認定にかかる審査結果を伝えました。今後、地域公共交通改善制度を適用し、進めることになりました。

(2)主な意見

- 令和6年5月29日
 - ・いつも同じ時刻(パターンダイヤ)にしてほしい
 - ・経路について、河辺駅より先に住友金属鉱山アリーナ青梅や下久保公園に停車した方が使いやすそうである
 - ・停留所を掲示する場所について、わかりにくいところがあった。より見つけやすくしてほしい
- 令和6年9月25日
 - ・一年とおして実証運行しないと評価できないのではないか
 - ・いつ本運行になるのかが最大の関心事だ
 - ・バス停間の距離をもっと短くしたらどうか
- 令和6年12月16日
 - ・坂道を遠回りしてでも、一般車両の方が良いかもしれない
 - ・本運行で運賃が200円になると、利用者が減るかもしれない
 - ・ボランティアで運転するのは気を遣う
- 令和7年2月18日
 - ・車両について、電動にこだわる理由はなにか
 - ・満席への対応を検討すべきだ。河辺町1～3丁目内の運行を基本としたらどうか
 - ・赤字の軽減策は、市の負担限度額と密接に関係するのではないのか

1-4 収支予測

(1)都内の主な運行事例

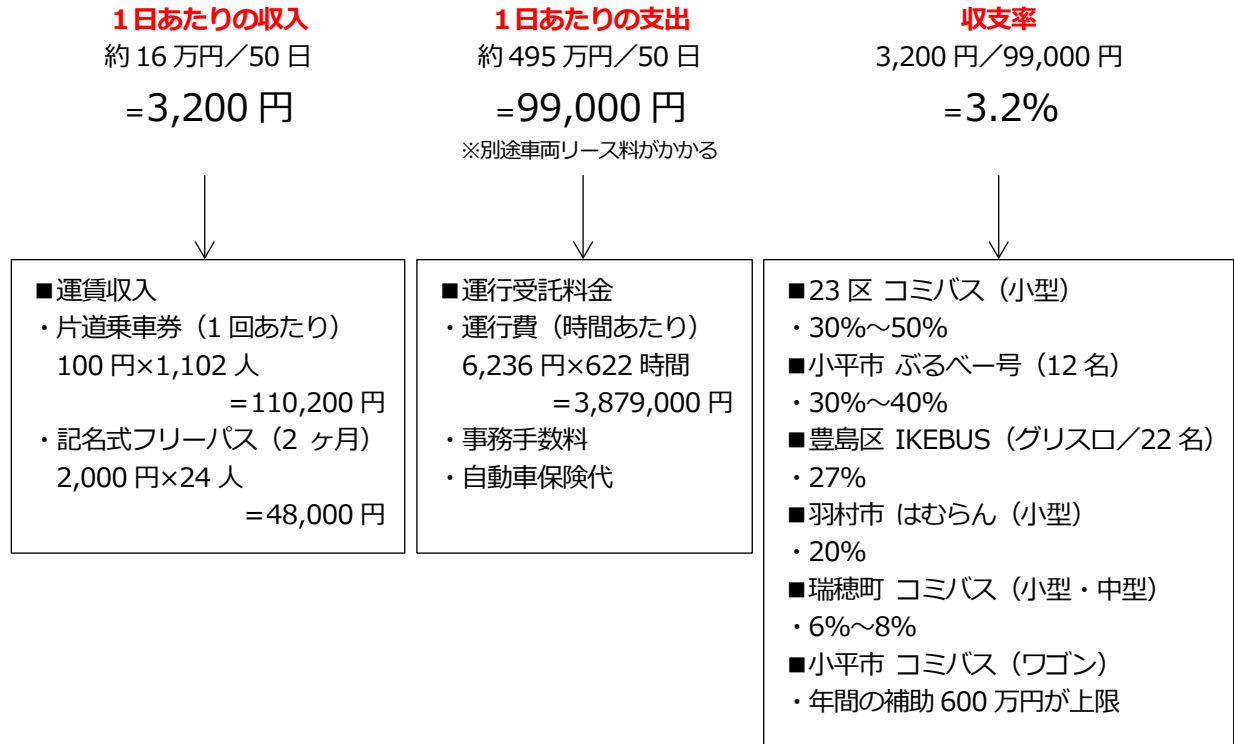
自治体名	車両タイプ 運行形態	運賃	収支率等	
			目標数値・評価指標	実績
中央区： 江戸バス	小型 定時定路線	100 円	収支率は指標とせず、クロスセクター効果を指標	30%~47%
港区： ちいばす	小型 定時定路線	100 円	本運行移行で40% 本運行の継続で50%	41%~64%
文京区： Bーぐる	小型 定時定路線	100 円	75%以上	
品川区： しなバス	小型 定時定路線	大：230 円 小：120 円	本運行移行で50%以上	
目黒区： さんまバス	小型 定時定路線	大：230 円 小：120 円	実証運行継続で35%以上 本運行移行で50%以上	
大田区： たまちゃんバス	小型 定時定路線	大：160 円 小：80 円	本運行移行で50%以上	50%
世田谷区： 砵・大蔵地区	ワゴン デマンド	大：300 円 小：150 円	実証運行継続で30%以上	16%
中野区： 中野区実証運行	ワゴン 定時定路線	大：200 円 小：100 円	50%	40%前後
杉並区： すぎ丸	小型 定時定路線	100 円		60%~80%
豊島区： 池07 系統	中型 定時定路線	大：230 円 小：120 円	40%以上+ 利用者の満足度が5割以上	40%前後
練馬区： みどりバス	小型・中型 定時定路線	大：220 円 小：110 円		40%~50%
足立区： ブンブン号	小型 定時定路線	大：220 円 小：110 円	24%以上（当初40%）	11%~19% 目標達成せず 終了
小平市： ぶるべー号	ワゴン 定時定路線	大：150 円 小：80 円	補助600万円が上限 試算すると、35%~41%	30%~40%
東久留米市： くるぶー	ワゴン デマンド	登録者： 500 円		10%~13%
羽村市： はむらん	小型 定時定路線	100 円		20%
瑞穂町： 瑞穂町コミュニティバス	小型・中型 定時定路線	大：180 円 小：90 円		6%~8%
以下はグリスロ				
杉並区： ー	グリスロ 定時定路線	100 円	令和6年11月25日から本運行	
豊島区： IKEBUS	グリスロ 定時定路線	大：200 円 小：100 円	収支率の目標数値は不明だが、 クロスセクター効果も指標	27%
葛飾区： 東立石グリスロ(仮称)	グリスロ 定時定路線	登録者： 無料	無料	

出典：各自治体webサイトなど

(2)令和6年度の実績

○令和6年度の1日あたりの収支率は、収入3,200円、支出99,000円で、3.2%です。

○収支額は、▲95,800円です。



(3)収支予測のシミュレーション

○以下のケースで行います。

片道運賃	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	3.2%					
200円						
300円						

○変数は以下の考えで設定します。

①支出(経費)に関する変数

考え方

(1)運行時間の比較	日数割合にあわせた変数
------------	-------------

②収入に関する変数

考え方

(1)運賃の差による利用割合	住民・利用者アンケート結果を踏まえ、その回答割合にあわせた変数
(2)曜日の差による利用割合	1便あたりの乗降人数の結果を踏まえ、その人数割合にあわせた変数
(3)車両を2台から1台にした場合の利用者割合	2台運行から1台運行となることで運行間隔が広がることから、真に必要な人のみ利用すると仮定し70歳代以上とする 住民アンケート結果を踏まえ、年代別の利用割合にあわせた編集

○収支予測は下表のとおりです。(積算根拠データは次ページに示します。)

仮に今回の実証運行の形態を踏襲し、本運行を行った場合の収支額

	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	▲ 95,800円	▲ 47,800円	▲ 48,000円	▲ 47,100円	▲ 23,500円	▲ 23,600円
200円	▲ 94,200円	▲ 47,000円	▲ 47,300円	▲ 46,000円	▲ 22,900円	▲ 23,100円
300円	▲ 98,200円	▲ 49,100円	▲ 49,100円	▲ 48,900円	▲ 24,400円	▲ 24,500円

仮に今回の実証運行の形態を踏襲し、本運行を行った場合の収支率

	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	3.2%	3.4%	3.0%	4.8%	5.1%	4.6%
200円	4.8%	5.1%	4.4%	7.1%	7.5%	6.7%
300円	0.8%	0.8%	0.8%	1.2%	1.4%	1.0%

○マイナスの収支額が最も高い(収支率の最も低い)のは【運賃300円×車両2台×週6日運行】です。この場合年間300日運行の収支額は、約▲3,000万円です。

○逆に、マイナスの収支額が最も低い(収支率の最も高い)のは【運賃200円×車両1台×水・木・土曜日を運休した場合】です。同様に、約▲700万円です。

○持続可能な移動手段とするためには、収支率の向上には限界があることから、マイナスの収支額をいかに抑えるかが鍵となります。

収支予測にあたっての積算根拠データ（1日あたり）

①支出(経費)に関する変数

(1)運行時間の比較……単純に半分とする

車両2台			車両1台		
週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
支出額変数	1.00	0.5	0.5	0.25	0.25

②収入に関する変数

(1)運賃の差による利用割合

	住民ANQ 票	利用者ANQ 票	計 票	100円を1とした場合	運賃変数
100円	177	39	216	1.00	100円 1.00
200円	137	24	161	0.75	200円 1.49
300円	16	3	19	0.09	300円 0.26
500円	—	0	—	—	

(2)曜日の差による利用割合

	1便あたり 乗降人数	合計を1とした 場合	曜日変数
月曜日	3.3	0.18	水・木・土を運休した場合(月・火・金の場合) 0.53
火曜日	3.1	0.17	月・火・金を運休した場合(水・木・土の場合) 0.47
水曜日	2.9	0.16	
木曜日	2.6	0.15	
金曜日	3.1	0.17	
土曜日	2.9	0.16	
計	17.9	1	

(3)車両を2台から1台にした場合の利用者割合

	住民ANQ 利用した人	合計を1とした 場合	台数変数
20歳未満	0	0.00	便数が2台から1台となることで運行間隔が広がり、真に必要な人のみ利用すると仮定。それは70歳代以上 車両2台の場合 1.00 車両1台の割合 0.74
20歳代	0	0.00	
30歳代	0	0.00	
40歳代	2	0.02	
50歳代	6	0.05	
60歳代	26	0.20	
70歳代	48	0.36	
80歳以上	50	0.38	
計	132	1	

支出額

車両2台			車両1台		
週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
99,000円	49,500円	49,500円	49,500円	24,750円	24,750円

収入額

	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	3,200円	1,698円	1,502円	2,376円	1,261円	1,115円
200円	4,770円	2,532円	2,239円	3,542円	1,880円	1,662円
300円	844円	448円	396円	627円	333円	294円

収支額

	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	▲ 95,800円	▲ 47,800円	▲ 48,000円	▲ 47,100円	▲ 23,500円	▲ 23,600円
200円	▲ 94,200円	▲ 47,000円	▲ 47,300円	▲ 46,000円	▲ 22,900円	▲ 23,100円
300円	▲ 98,200円	▲ 49,100円	▲ 49,100円	▲ 48,900円	▲ 24,400円	▲ 24,500円

収支率

	車両2台			車両1台		
	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合	週6日運行した場合	水・木・土曜日を運休した場合	月・火・金曜日を運休した場合
100円	3.2%	3.4%	3.0%	4.8%	5.1%	4.6%
200円	4.8%	5.1%	4.4%	7.1%	7.5%	6.7%
300円	0.8%	0.8%	0.8%	1.2%	1.4%	1.0%

1-5 参考となる取組事例

(1) 利用促進の取組

① 協賛企業等を募る

- ・グリスロの名称を企業などから募る
- ・車両や停留所、車内放送に広告を掲出
- ▶事例：羽村市コミュニティバス車内アナウンス広告事業
(広告料：1コース1バス停年間60,000円)

広告期間
1か月単位
・申込みは随時受け付けています
広告料
1コース1枠3,000円
規格
B3版横（縦364mm×横515mm）以内
なお、広告内容には審査があります。
掲載場所
窓上・中吊りが選べます。



出典：羽村市 web サイト
「はむらん」に車内広告が出せます！

② 運行経路の工夫

- ・平日と土休日で運行経路を変え、ファミリー層に多く利用してもらうよう工夫
- ▶事例：岩手県陸前高田市グリーンスローモビリティ実証運行
(平日は住宅地と商業施設、市役所、駅を、休日は観光施設と中心市街地を結ぶ)



＜土日祝日＞ 1日乗り放題500円

「道の駅高田松原」「発酵パークカモシー」「ワタミオーガニックランド」の観光施設と中心市街地を巡るルートを実行します。

＜平日＞ 1乗車100円

平日は、今泉団地・中田団地の災害公営住宅と商業施設・市役所・駅を結ぶルートで運行します。

出典：陸前高田市 web サイト> グリーンスローモビリティ「モビタ」

③商店との協力、免許返納者を対象としたサービス提供

▶事例：三鷹市「井のバス」実証運行

（地元商店街の指定店舗利用で乗車券1回分をプレゼント）



出典：三鷹市

▶事例：府中市「高齢者運転免許証自主返納支援事業」

（免許を自主返納した満65歳以上の市民にコミュニティバス回数券を交付）

高齢者運転免許証自主返納支援事業

市では、高齢運転者による交通事故を防止する観点から、運転免許証の自主返納を促すため、運転免許証を自主返納した65歳以上の方に、府中市コミュニティバス「ちゅうバス」の専用回数乗車券（紙式・100円券21枚つづり）を交付する事業を開始します。

加齢による身体機能の低下などで自動車の運転が不安だと感じる方は運転免許証の自主返納をしませんか。

出典：府中市 web サイト〈高齢者運転免許証自主返納支援事業

(2)より効率よく運行するための取組

①自動運転技術の導入

○乗務員不足解消を目的に、高度な運転支援や特定状況での完全自動運転を行っている事例があります。以下はグリーンスローモビリティの場合です。

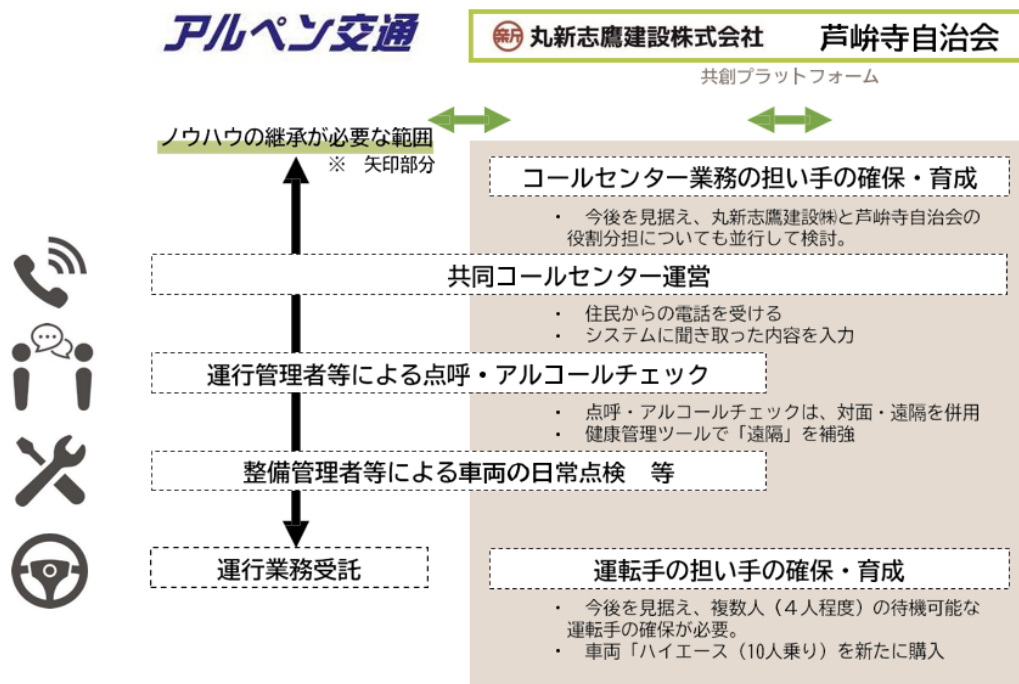
▶事例:

3Dマッピングと遠隔監視システム ・ 杉並区 ・ 無人運転車だが、運転席には常時乗務員が操作できるレベル2 ・ 令和6年11月16日～22日のみ ・ 運行主体は、キャピタルモーターズ（株）など ・ 車両は、A-Drive（株）	
電磁誘導線とRFID（無線ICタグ） ・ 福井県永平寺町 ・ 遠隔監視のレベル4 ・ 運行主体は、永平寺町（まちづくり株式会社ZENコネクトに業務委託） ・ 車両は、ヤマハ発動機（株）	

②交通事業者、地元自治会と地元企業との連携

○地元自治会と地元企業がタッグを組み、担い手確保、ノウハウの継承を行っている事例があります。

- ▶事例：富山県立山町「芦峯寺線」デジタル活バリ・デザイン実証事業
(運行事業者、地元自治会、地元企業(建設業)で役割分担)



出典：立山町 web サイト〉立山町公共交通活性化協議会
第 1 回立山町公共交通活性化協議会（令和 6 年 8 月 26 日開催）報告事項第 4 号

③ダウンサイジング

・地域の実状に合わせ、車両の小型化、運行の経路、本数や曜日の見直しを行う。ただし、需要の最大値や、定員や本数減による収支バランスの「みきわめ」が重要である。

- ▶事例：各地。検討段階で多い

1-6 本運行に向けた基本方針

- 河辺町1～3丁目地区は、平成29年に、それまでの新規バス路線の導入検討について安全性や経済性の点からいったん白紙としました。その後、令和元年にワークショップを行い、令和2年度に地域住民アンケートを行いました。
- そして、令和5年3月に策定した青梅市地域公共交通計画において、鉄道と路線バスのサービス圏外の解消を進める対象地区に位置づけられました。
- これらの経緯を踏まえ、本運行に向けて令和4～6年度に実際に車両を用いた取組を進め、利用状況を確認し、様々な意見を聞くことができました。
- これらを踏まえ本運行に向けた基本方針を示します。

これまでの振り返りと本運行に向けた基本方針

対象者は

- ・鉄道と路線バスのサービス圏外の方（河辺町1～3丁目地区）←

青梅市地域公共交通計画

課題解決は

- ・どこに行くにも坂を上るため不便（令和2年度の地域住民アンケートでは74%）

利用者の目的は

- ・買い物（令和2・5・6年度の地域住民アンケートでは70～80%）



令和4年度

- ・試乗イベントの実施（令和5年1月）

令和5年度

- ・無償で49日の実証運行（令和5年10・11月）+各種調査

令和6年度

- ・有償で50日の実証運行（令和6年10・11月）+各種調査

1日あたり収入3,200円、支出99,000円（リース料別）

収支▲95,800円、収支率3.2%

利用状況

- ・上りの利用が多い
- ・曜日により差がある
- ・時間帯で差がある
- ・東ルートが多い
- ・乗り残しが発生

地域住民とのワークショップ

- ・一日でも早く公共交通が走って欲しい
- ・坂道を遠回りしてでも、一般車両の方が良いかもしれない
- ・ボランティアで運転するのは気を遣う
- ・満席への対応を検討すべき。河辺町1～3丁目内の運行を基本としたらどうか
- ・赤字の軽減策は、市の負担限度額と密接に関係するのではないのか

利用者アンケートによる評価

- ・乗り降りしやすい（66%）
- ・乗り心地は良い（51%）
- ・速度はちょうど良い（81%）
- ・乗車時間はちょうど良い（79%）
- ・利用しやすい運行時間帯である（48%）
- ・使いやすい運行ルートである（62%）

持続可能な運行アイデア（利用者アンケート）

- ・運賃を上げる（44%）
- ・ボランティアドライバーによる運転（22%）
- ・自治会費や地元有志で運営費を賄う（23%）

乗務員アンケートによる評価

- ・【車両】ハンドルが重く、小回りが効かない
- ・【車両】ハザードランプがない
- ・【車両】バッテリーの減りが速い
- ・【停留所】片側しかないところは、両側に設置してほしい

持続可能な運行を維持するための運賃（利用者・地域住民アンケート）

- ・利用者：100円がちょうど良い（69%）、安い（16%）
- ・地域住民：100円を1とすると200円は0.8

次ページへ

← 収支予測による収支・収支率

【300 円×2 台×週 6 日運行】で

約▲3,000 万円・0.8%

【200 円×1 台×水・木・土運休】で

約▲ 700 万円・7.5%

本運行に向けた基本方針

①主な目的

- ▶河辺町 1 ～3 丁目地区を含む、坂道を介した買い物や通院などの移動支援

②採用する運営方式

- ▶計画策定は行政側で行い、運営は民間事業者が担い、その運行経費の一部を行政が負担する【行政支援方式（民間事業者への支援型）】とします。※

③運行事業者の選定方法

- ▶運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、利用者の利便性及び緊急時の対応などの観点から、総合的に評価される【公募型プロポーザル】とします。

④運行システム

- ▶使用車両：未定
- ▶運賃：未定（有償での運行を予定）
- ▶運行形態、ルートもしくは区域、車両台数、運行曜日・時間、頻度、車庫などは今後、以下のとおり決定する予定です。
 - ①地域支援組織との打合せを行い、地域住民の意見を把握します。
 - ②公募型プロポーザルを行うにあたり、必要な要件は次回公共交通協議会で内容を諮ります。
 - ③最終的な運行案および運賃については、運行事業者と協議のうえ、次々回の公共交通協議会および運賃分科会にて諮ります。

⑤収支に関すること

- ▶利用促進のため取組を検討します。
- ▶支出を抑えるため様々な取組を検討します。
- ▶収支予測のうえ、令和 8 年度以降（本運行開始後）の市負担限度額を定めます。

⑥運行計画の作成

- ▶①～⑤を踏まえ、選定された運行事業者とともに運行計画を作成します。

⑦運行開始後の事業管理

- ▶事業の体制と役割分担を作成します。
- ▶運行を継続する基準となる事業評価の方法（評価指標、評価基準、事業の見直しなど）を作成します。

※【行政支援方式（民間事業者への支援型）】のほかに、行政側で計画策定や施設等の整備を行い、運営を民間に業務委託として発注する【民間委託方式（行政完全主導型）】と、民間事業者が計画策定や施設等の整備を行い、民間ビジネスとして進められる【民間自主運行方式（民間完全主導型）】があります。

1-7 今後の予定

- ・令和7年 4月 地域支援組織とのワークショップ
- ・令和7年 5月 公共交通協議会(新たな移動手段にかかる第一案について、書面協議)
- ・令和7年 6月 運行事業者の選定(公募型プロポーザル)
- ・令和7年 7月 公共交通協議会(運行案および運賃にかかる協議)
- ・令和7年 8月 東京運輸支局へ認可手続き
- ・令和7年 12月 本運行開始

2. マイナンバーカードを活用した運賃助成事業の利用状況報告および今後の予定

(1)概要

○目的	個人番号カードの利活用および高齢者等交通弱者の移動支援策として、利用登録者のタクシー利用にかかる運賃の一部を助成することにより、負担額の軽減を図り、外出促進と移動円滑化を図る
○モデルケース	群馬県前橋市（平成30年度から）、静岡県長泉町（令和4年度から）、群馬県伊勢崎市（令和6年度から）など
○スケジュール	令和6年度 システム設計・試行 令和7年度 試行結果の分析、検証の後、本実施
○役割	【市】システム設計、要綱等の整備、事業者への補助費支出等 【公共交通協議会】制度設計、事業者間の調整、周知等

(2)試行の周知について

○1月15日号の「広報おうめ」1面、3面で記事を掲載しました。

○また、以下のとおりチラシを作成し、市ホームページへの掲載、市役所総合案内、市民課、交通政策課窓口、こども家庭センター窓口などに設置、地域の第2層協議体などで配布しました。

○また、NHK「おはよう日本(関東・甲信越)」や、読売新聞多摩版などのメディアでも取り上げられました。

「広報おうめ」令和7年1月15日号

(1面)



(3面)

事前登録制

マイナンバーカードを利用したタクシー運賃補助事業を試行します

本事業の試行期間終了後、効果検証などを行い、令和7年度中に市内全域での実施が始められるよう進めていきます。

試行期間 1月31日(金)～3月31日(月)

試行時間 午前7時～午後7時の乗車

対象 対象地区に住所があり、次のいずれかに該当する方…年齢満75歳以上▷年齢満65歳以上で、道路交通法に規定する運転免許を受けていない▷運転経歴証明書を所持している▷妊娠婦(妊娠中または出産後1年以内の女性)

対象地区 吹上、大門、塩船、谷野、木野下、今寺、野上町、東青梅、根ヶ布、師岡町、河辺町

対象事業者 京王自動車(株)青梅営業所 ☎22-2612

利用方法 ①登録者本人のマイナンバーカード、各種証明書(対象者により異なります)をお持ちのうえ、直接交通政策課交通政策係(市役所5階)へ②対象事業者(電話で配車する際、助成を利用する旨、お知らせください(駅や公共施設などで待機している対象事業者の車両でも利用可))③乗車の際、登録者本人のマイナンバーカードを端末にタッチしてください(複数人で助成を受けたい場合、乗車時にまとめてマイナンバーカードを端末にタッチしてください)④到着後、助成額を除いた金額をお支払いください。

※1日2回まで、試行期間中10回まで利用可

助成内容 登録者が1人で乗車し助成を受ける場合…1回の乗車につき2分の1の金額を助成(上限は1,000円)▷登録者複数人で乗車し複数人で助成を受ける場合…1回の乗車につき1人あたり500円を上限に助成

※アプリなどで乗車前に決裁を済ませた場合は利用不可



この事業は、利用する前に市役所での利用登録が必要です。

■ 試行対象者

対象地区に住所があり、下記①～④のいずれかに該当する方

対象地区	対象要件※本人がお越しください	利用登録申請時の持持物
吹上 大門 塩船 谷野 木野下 今寺 野上町 東青梅 根ヶ布 師岡町 河辺町	①年齢が満75歳以上の方	本人の マイナンバーカード
	②年齢が満65歳以上の方で、 運転経歴証明書をお持ちでない方	
	③免許返納などを済ませた、 運転経歴証明書をお持ちの方	本人の マイナンバーカード 運転経歴証明書
	④妊産婦の方 (妊娠中または 出産後1年以内の女性)	本人の マイナンバーカード 母子健康手帳

■ 受付・試行期間

令和7年1月31日（金）から3月31日（月）まで

■ 助成が受けられる時間

午前7時の乗車（利用開始）から午後7時の乗車まで

■ 問合せ・利用登録受付窓口

青梅市市民安全部交通政策課（市役所本庁舎5階）
（電 話）0428-22-1111（内線）2557
（受 付）平日のみ 午前8時30分から午後5時まで

利用登録

■ 利用登録にかかる注意事項

- 必ず、マイナンバーカードをお持ちの本人がお越しください。
- 登録の際、マイナンバーカードを交付した時に設定した4ケタの暗証番号が必要になります。
- 登録完了後、すぐにタクシー運賃助成を利用することができます。

助成内容

■ 助成回数

1日2回、試行期間中計10回まで

■ 助成金額

○助成希望者が1人で乗車した場合

1回の乗車につき、運賃の2分の1の額を助成します。
ただし、1回の乗車につき1,000円を上限とします。

○助成希望者が2人以上で乗車した場合

1回の乗車につき、1人あたり500円を上限に助成します。

例：メーター表示の運賃が800円の時…

- 助成希望者1人が乗車した場合
800円の半額である
400円を市が助成します。
- 助成希望者2人が乗車した場合
1人あたり500円×2人分
800円全額を市が助成します。
※助成上限額1,000円と
助成額との差額200円を
受け取ることはできません。
- 助成希望者1人と
未登録者1人が乗車した場合
800円の半額である
400円を市が助成します。

例：タクシーメーターの運賃が1,900円の時…

- 助成希望者1人が乗車した場合
1,900円の半額である
950円を市が助成します。
- 助成希望者2人が乗車した場合
1人あたり500円×2人分
上限の1,000円を
市が助成します。
- 助成希望者が一緒に乗ると、
よりおトクに移動できます!!
- 助成希望者4人が乗車した場合
1人あたり500円×4人分
1,900円全額を
市が助成します。
※助成上限額2,000円と
助成額との差額100円を
受け取ることはできません。

※メーター表示の運賃には迎車・予約料金も含まれ、助成の対象となります。

利用方法

乗車時は忘れずに、登録手続きを済ませた
マイナンバーカードをお持ちください

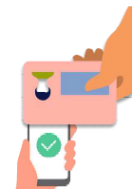
① タクシーを 予約する



- 下記タクシー事業者に連絡するか、
市内の駅や病院に待機している下記タクシー
事業者の車両をご利用ください。
- 予約時に「マイナンバーカードの運賃助成」を
利用することをお伝えください。
- ▲乗車前に運賃の支払いを済ませた場合、
助成は受けられません。
- ▲対象事業者以外の事業者、営業所のタクシーを
ご利用の場合、助成は受けられません。
- ▲アプリで予約や配車した場合、また、アプリで
乗車前に決済した場合、助成は受けられません。

【タクシー運賃助成事業 対象事業者】京王自動車株青梅営業所
予約電話番号：0428-22-2612（青梅小作地区無線センター）

② タクシーに 乗車する



- 乗車したら、まず、
「マイナンバーカードの運賃助成」を利用する
ことを乗務員にお伝えください。
- 乗務員が端末を用意しますので、助成希望者は
全員、マイナンバーカードを端末にタッチして
ください。
- タッチが終わったら、行き先を伝えてください。
- ▲1度タッチしたものの取り消し、乗車時以外の
タッチはできません。

③ タクシーの 運賃を支払う

- 乗務員がメーターに示された運賃をもとに、
端末で助成後の運賃を計算し、お示しします。
端末に示された金額をお支払いください。
- マイナンバーカード、手荷物など、忘れ物が
ないことを確認し、タクシーを降りてください。

Q & A

① 助成を受ける際に、乗り降りの場所に制限はありますか？

乗車地または降車地が青梅市内であれば、助成を受けられます。

② 登録済みマイナンバーカードを忘れた場合、助成は受けられますか？

助成を受けることはできません。

③ 助成希望者と助成を希望しない人が、同じタクシーに乗ることはできますか？

一緒に乗ることができます。

④ 複数人で乗車する場合、助成後の運賃の支払いはどうすれば良いですか？

普段のタクシーの利用と同じように、1人でまとめて支払うことも、
複数人が出あって支払うこともできます。

⑤ 他の割引との併用はできますか？

障がい者割引などの割引と併用することができます。

⑥ マイナンバーカードにかかる取得、紛失、盗難などの手続きを知りたい。

青梅市役所市民部市民課までお問い合わせください。

⑦ 支払い方法に制約はありますか？

現金や電子マネーなど、事業者が用意した方法で支払うことができます。

⑧ 試行期間中に住所や名字が変更となった場合、届け出る必要はありますか？

届け出る必要はありません。

⑨ 試行期間中に利用登録を解除したい場合、届け出る必要はありますか？

手続きのご案内がありますので、下記担当までお問い合わせください。

⑩ 試行期間終了後、残り回数があったとしても、助成を受けることはできますか？

助成を受けることはできません。

⑪ 試行期間中に対象地区を拡大する予定はありますか？

試行期間中に対象地区を拡大する予定はありません。本格実施では、市内全域を
対象とする予定です。

■ 問合せ・利用登録受付窓口

青梅市市民安全部交通政策課（市役所本庁舎5階）
（電 話）0428-22-1111（内線）2557
（受 付）平日のみ 午前8時30分から午後5時まで

(3)中間報告

○1月31日の試行開始から、3月9日までの登録、利用状況をまとめました。

①登録状況

○以下のとおり推移しました。

○要件別登録者数では75歳以上の方の登録が最も多く、週別登録者数では、事業開始後の平日6日間の登録が全体の60%近くを占めています。

要件別登録者数（1月31日～3月7日）

要件	割合
①年齢が75歳以上の方	83.5%
②年齢が満65歳以上の方で、運転免許証をお持ちでない方	12.9%
③免許返納などを済ませた、運転経歴証明書をお持ちの方	0.2%
④妊産婦の方（妊娠中または出産後1年以内の女性）	3.4%

週別登録者数（1月31日～3月7日）

	合計	要件①	要件②	要件③	要件④
1月31日	84	71	11	1	1
2月3日から7日まで	161	133	21	0	7
2月10日から14日まで	52	41	11	0	0
2月17日から21日まで	45	39	3	0	3
2月24日から28日まで	42	37	4	0	1
3月3日から7日まで	27	22	3	0	2
合計	411	343	53	1	14

②利用状況

○以下のとおり推移しました。

○週別利用件数のうち、助成利用者数は、タクシーを利用した際に1度に助成を申請した人数です。2人以上が同時に助成を申請した件数は、全体の9.4%に留まっています。

週別利用件数（1月31日から3月9日まで）

	合計	助成利用者数				要件別利用者数			
		1人	2人	3人	4人	①	②	③	④
1月31日から2月2日まで	17	15	2	0	0	18	1	0	0
2月3日から9日まで	87	70	15	2	0	96	7	0	3
2月10日から16日まで	83	75	8	0	0	82	8	0	1
2月17日から23日まで	130	117	13	0	0	125	17	0	1
2月24日から3月2日まで	121	116	4	1	0	114	11	0	2
3月3日から9日まで	136	127	9	0	0	125	16	0	4
合計	574	520	51	3	0	560	60	0	11
(割合)		90.6%	8.9%	0.5%	0.0%	88.8%	9.5%	0.0%	1.7%
9.4%									

○回数別利用者数について、今回登録した方のうち、1回以上助成を利用した方は51.1%であった一方、6回以上利用した方は7%でした。このことから、週2回以上などの定期的な利用より、機会があった際にタクシーを利用することの方が多いと思われます。

回数別利用者数（1月31日から3月9日まで）

回数	0回	1回	2回	3回	4回	5回	6回	7回	8回	9回	10回	1回以上利用
人数	201人	66人	50人	30人	22人	13人	10人	7人	3人	1人	8人	210人
割合	48.9%	16.0%	12.2%	7.3%	5.4%	3.2%	2.4%	1.7%	0.7%	0.2%	2.0%	51.1%

○助成を利用した方が端末にタッチした時間を分析したところ、利用時間帯が多いのは10時台、11時台でした。一方、7時台や18時台の利用は少ないことから、登録要件対象の方のタクシー利用が、日中に多いことが伺えます。

時間帯別利用件数（1月31日から3月9日まで）

時間帯	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台
件数	3件	38件	67件	97件	78件	65件
割合	0.5%	6.6%	11.7%	17.0%	13.6%	11.4%
	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
	55件	59件	45件	40件	18件	7件
	9.6%	10.3%	7.9%	7.0%	3.1%	1.2%

それ以外…2件

○助成を利用した方の利用料金(助成額を引く前の額)について分析したところ、最も利用が多いのは1,000円以上2,000円未満で、63.1%でした。単純に2,000円未満の金額を距離運賃に置き換えた場合、出発地から目的地まで概ね4km以内の利用が全体の87.5%を占めています。

利用料金別件数（1月31日から3月9日まで）

利用料金	1,000円未満	1,000円台	2,000円台	3,000円台	4,000円台	5,000円以上
件数	140件	362件	53件	13件	4件	2件
割合	24.4%	63.1%	9.2%	2.3%	0.7%	0.3%

(参考) 京王自動車(株)青梅営業所の運賃

①距離運賃	初乗り 1.091km 500円、以後 233mごとに 100円加算
②時間距離併用運賃	時速 10Km以下で走行した場合、1分 25秒ごとに 100円
③迎車料金・予約料金	迎車料金：1回 400円（時間指定予約の場合、別途 500円）
④障がい者割引	1割引※当該手帳を提示した場合に限る
⑤遠距離割引	9,000円を超える金額について 1割引

③まとめ

○マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の中間報告として、以下のとおりまとめます。

- ・75歳以上の方の登録が多く、運転経歴証明書所持者の登録が少ないことから、免許返納者への登録が多くなるような工夫が必要である。
- ・登録者や問合せは多く、市民の関心は高いと思われる。一方、登録後、1回でも良いので利用していただく機会の創出が必要。
- ・助成希望者が複数人乗り合うことが少なく、1人、もしくは助成希望者1人と助成希望者以外の方が一緒に乗ることが多い。

現行の制度が、複数人がまとまって移動できるタクシーのメリットを活かしきれていない可能性があることから、より、助成希望者が複数人で乗り合って移動したくなるような工夫が必要である。

(4)今後の予定

- ・3月31日 試行期間の終了
 (「広報おうめ」4月1日号、市ホームページなどで周知)
- ・5月 公共交通協議会(書面開催)にて、試行結果の報告
 (試行結果の概要は「広報おうめ」にて掲載予定)
- ・7月 公共交通協議会にて、本格実施に向けた協議
- ・10月(予定) 本格実施開始

3. 新たな公共交通の導入に向けた次年度の取組

3-1 検討が必要な「枝」の公共交通、「葉」の公共交通

(1)第52回・53回(前々回・前回)青梅市公共交通協議会を踏まえて

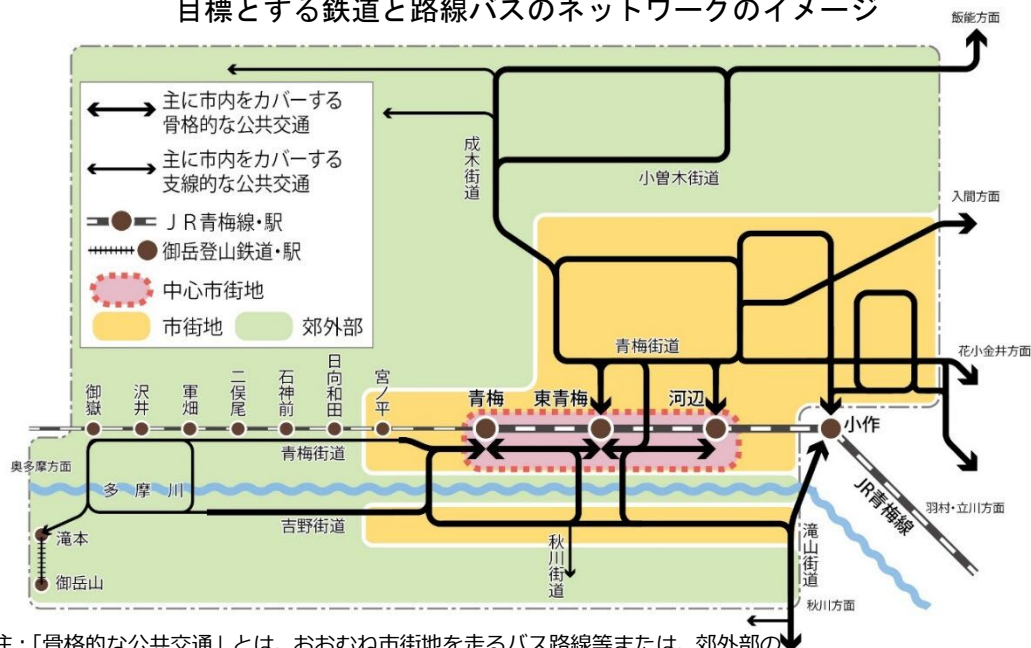
○第52回・53回(前々回・前回)協議会では、鉄道と路線バスのサービス圏外のエリア内を中心とした移動支援型の新たな公共交通システムの導入可能性を探るため、候補地区を絞る検討を行い、今回は、そのシステムを構想する予定でした。

○しかしながら、以下に示すように様々なシステムを用意することができることから、改めて青梅市全体を俯瞰し、導入にあたっての運行システムの課題を共有します。

- ・グリーンスローモビリティ(本資料の協議事項1)
- ・マイナンバーカードを活用した運賃助成事業(本資料の協議事項2)
- ・施設送迎バスの混乗
- ・デマンド型交通
- ・ライドシェア

○なお、青梅市地域公共交通計画における「目標とする鉄道と路線バスのネットワーク」を下図のとおりで、新たな公共交通に関する記載を**朱色**で示します。

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。

上図について関係するハード整備(ただし一部)

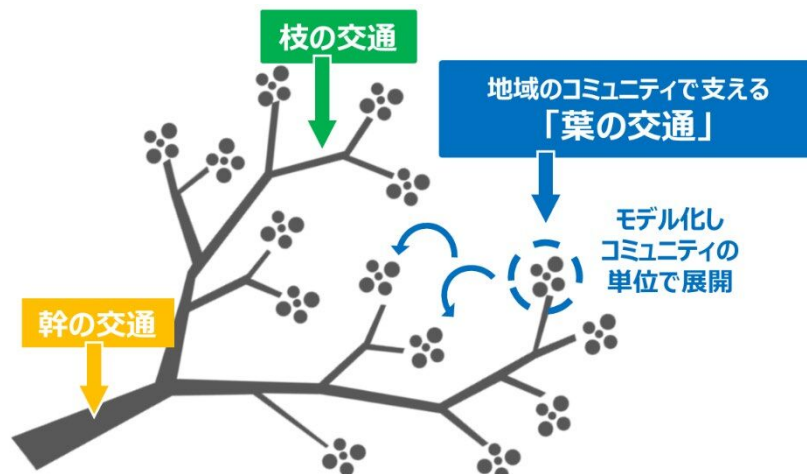
- 主に市街地をカバーする骨格的な公共交通は、バス路線でサービスします。
- 主に郊外部をカバーする**支線的な公共交通は、バス路線とこれを補完する新たな公共交通によりサービスします。**
- **鉄道と路線バスのサービス圏外は、新たな公共交通によるサービス、または端末移動手段の多様化の誘導により対応します。**

出典: 青梅市地域公共交通計画

(2)検討が必要な「枝」の公共交通、「葉」の公共交通

○下図は国土交通省関係資料であり、「幹」の公共交通、「枝」の公共交通、「葉」の公共交通からなるネットワーク概念を示しています。

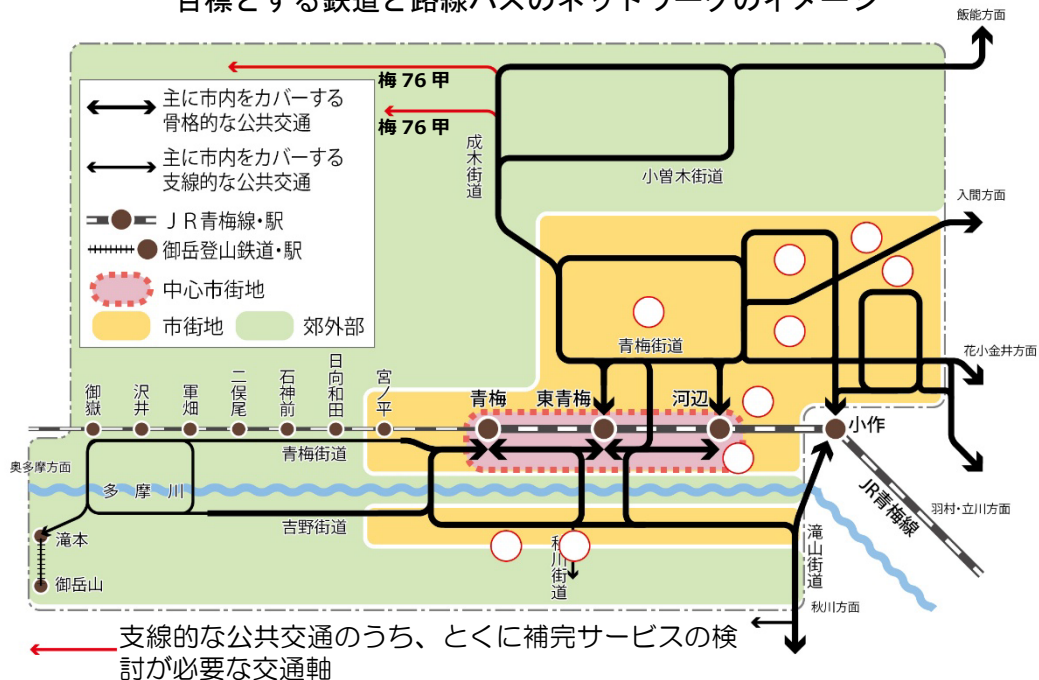
「幹」の公共交通 「枝」の公共交通 「葉」の公共交通からなるネットワーク概念



出典：アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

○この概念を青梅市にあてはめ、とくに新たな公共交通の検討が必要な「枝」は梅76甲等、「葉」は鉄道と路線バスのサービス圏外の9エリア等が該当します。

目標とする鉄道と路線バスのネットワークのイメージ



- 市街地のうち、鉄道と路線バスのサービス圏外の主な地区で、その解消の検討が必要なエリア

3-2 新たな公共交通の概要

○先に以下を示しました。

- ・ グリーンスローモビリティ（本資料の協議事項1）
- ・ マイナンバーカードを活用した運賃助成事業（本資料の協議事項2）
- ・ 施設送迎バスの混乗
- ・ デマンド型交通
- ・ ライドシェア

○ここでは、デマンド型交通、ライドシェアについて概要などを示します。

(1)デマンド型交通

○デマンド型交通とは、正式にはDRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、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のことで、青梅市地域公共交通計画で示している「チョイソコとよあけ」はその一例です。

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

出典：青梅市地域公共交通計画

○デマンド型交通は、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

・運行方式

	定路線型	迂回ルート エリアデマンド型	自由経路 ミーティングポイント型	自由経路 ドアツードア型
概要	路線バスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合にのみ運行し、予約がなければ運行しない方式	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回する運行方式
事例		・和歌山県みなべ町	・武蔵村山市 ・瑞穂町 ・あきる野市	・土浦市

・運行ダイヤ

	固定ダイヤ型	基本ダイヤ型	非固定ダイヤ型
概要	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合にのみ運行	運行の頻度と主要施設等における概ね発時刻、着時刻のみが設定され、予約に応じ運行	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行
事例	・和歌山県みなべ町	・土浦市	・武蔵村山市 ・瑞穂町 ・あきる野市

・発着地

発地 着地	バス停 ↑↓ バス停	バス停 ↑↓ 着地固定	バス停 ↑↓ 乗り継ぎ施設	乗り継ぎ施設 ↑↓ ドア	着地固定 ↑↓ ドア	ドア ↑↓ ドア
概要		病院など特定の施設、エリアに限定	幹線バス最寄りのバス停に限定	自宅の玄関口や特定の施設を示す		発地着地とも制限がない
事例	・和歌山県 みなべ町 ・瑞穂町	・あきる野市			・武蔵村山市	・土浦市

(参考) デマンド型交通の手引き (平成25年3月・国土交通省中部運輸局)

○デマンド型交通のしくみについて、課題は以下のとおりです。

- ・予約の受付や配車にかかる人員やシステムにかかる経費が発生するため、一般的に、維持コストが上昇する。
- ・乗務員や車両は、想定される最大限の運行をカバーできる人数が必要である。また、予約数が増加するとサービスレベルが急激に低下する恐れがあるため、対象地域の広さなども十分に検討しなければならない。
- ・利用者にとっては、スケジュールが立てにくくなる恐れがあり、デマンド型交通の柔軟性が減少するほど、分かりやすいサービスになるが、運行効率性が減少する。

⇒利用者の特性を見きわめつつ、サービス形態を決定する必要がある。

(参考) バスサービスハンドブック改訂版(土木学会 土木計画学研究委員会 編集)

(2)ライドシェア

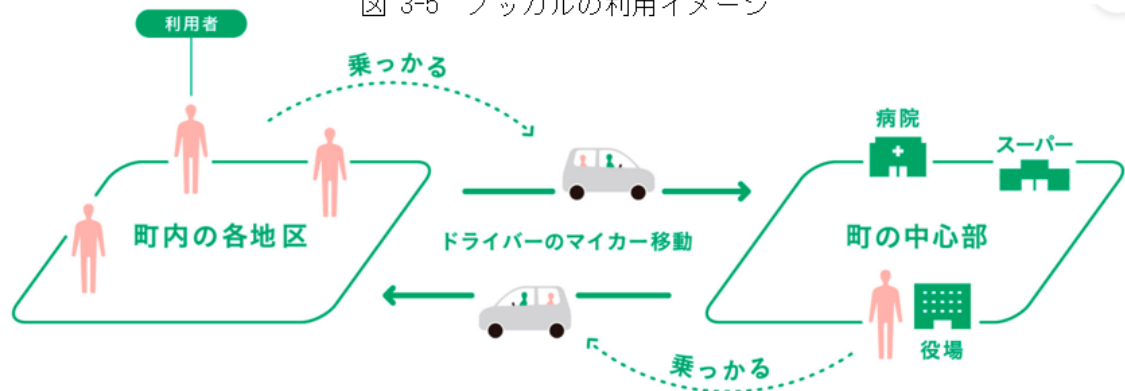
○ライドシェアとは、ドライバーが自家用車で乗客を運送する有償サービスのことで、青梅市地域公共交通計画で示している「ノッカルあさひまち」はその一例です。

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

出典：青梅市地域公共交通計画

○このサービスは、大きく分けて2つの形態があります。さらに、TCNサービス型の種類として、公共ライドシェア、日本版ライドシェアがあります。

TCN サービス型	事業主体（Transportation Network Company）が自ら運送せずに、事業主体が運営するプラットフォームにおいて一般ドライバーと乗客を仲介し、一般ドライバーが自家用車を用いて有償の運送サービスを提供するもの
カープール型	出発地・目的地が同一の人々による自家用車の相乗り

参考とした文献等の出典：ライドシェアとは何か？（国土交通政策研究所報 第65号）

	公共ライドシェア (自家用有償旅客運送)	日本版ライドシェア (自家用車活用事業)
法制度	道路運送法第78条第2号	道路運送法第78条第3号
制度創設	平成18年10月～	令和6年3月～
目的	交通空白地等における移動手段の確保	バスやタクシーの輸送力供給の補完
実施主体 (運行管理、 車両整備管理、 運送責任)	市町村やNPO法人など (運行管理・車両整備管理等をタクシー事業者へ委託可能)	タクシー事業者
ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)
使用車両	自家用車	自家用車
導入実績	629地域・770主体 4,772台 (令和6年12月2日時点(交通空白型))	114地域・828事業者 6,092台 (令和7年1月5日時点)
都内での 導入状況	町田市、小笠原村、神津島村	特別区、武三交通圏(武蔵野市、三鷹市) 北多摩交通圏(立川市など) 南多摩交通圏(八王子市など)

参考とした文献等の出典：国土交通省資料「日本版ライドシェア・公共ライドシェア等の制度について」

○ライドシェア事業に係る法制度のについて、令和6年5月31日規制改革推進会議において、論点整理の報告が以下のとおり、なされています。

第1 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

1. モニタリングによる実態把握(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)
2. モニタリングの実効性確保(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)

第2 現時点で想定される論点

- 1 クルマやドライバーの安全の確保
 - (1) 運行管理のデジタル化・遠隔化
 - (2) ドライバーの教育・研修の効率化
 - (3) 実効性のある性犯罪対策
- 2 事故時の責任体制の確保
- 3 ドライバーの適切な就業条件
- 4 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保
- 5 消費者保護の確保

3-3 次年度の取組

- 次年度は、3-1・3-2を認識しつつ事例等を調査し、また、検討が必要な「枝」「葉」の実態把握や、必要に応じてモデル地区を設定した意向調査などを行い、既存の公共交通を補完する、新たな公共交通システムの導入に向けた検討を行います。
- また、「河辺町グリーンスローモビリティ」の実証運行や、「マイナンバーカードを活用した運賃助成事業」の試行の結果を踏まえて需要と課題を整理し、他地区での取組の参考とします。

検討が必要な「枝」「葉」の公共交通

「枝」の公共交通
(梅76甲等)

「葉」の公共交通
(鉄道と路線バスのサービス圏外等)

×

新たな公共交通システムの候補例

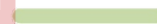
- ・グリーンスローモビリティなどの新たな移動手段
- ・施設送迎バスの混乗
- ・デマンド型交通
- ・ライドシェア

4. 施策の実施状況と目標値の確認および見通しの検証

4-1 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6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					
	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／実証実験					
(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					
(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					
	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）

(2)各公共交通施策における令和6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 達成状況	令和6年度の実施状況	令和6年度 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	C	・商業施設無料送迎である地域の輸送資源の活用について市内部で検討	A	・令和8年度の実証運行に向けて、引き続き検討
	②既存の公共交通の補完	C	※ここでは、(2)①の河辺町1～3丁目地区以外の地区を含めることとします。 ・対象エリアを想定し導入システムについて検討（一部実証運行を実施） ・一方で、青梅市全体の路線バスネットワークを俯瞰して補完のあり方を検討	A	・マイナンバーカードを活用した運賃助成事業の試行結果の検証 ・補完のあり方を引き続き検討するとともに、一部地域について令和8年度以降の実証運行に向けて検討
	③まちづくりにあわせた路線の再編	E	・契機となるまちづくりがない	—	・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	A	・河辺町1～3丁目地区で、有償のグリス口の実証運行【協議会・市】	A	・河辺町1～3丁目地区において本運行を実施
(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	E	・広く動向を注視 ・杉並区、瑞穂町、狛江市を視察	A	・実証運行に向けた研究
(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	E	・電動アシスト自転車のレンタサイクル「うめクル」の導入（青梅駅、東青梅駅、河辺駅にポート設置）	A	・需要にあわせて展開を検討
	②バス停での端末交通の受入れ	E	・検討していない	E	・可能性を検討
	③駅での端末交通の受入れ	E	・(4)①のとおり、レンタサイクルを導入	A	・3駅以外での可能性を検討
(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	D	・マイナンバーカードを活用したタクシー運賃助成事業の試行を実施	A	・試行結果の検証 ・本格実施に向けた検討

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 達成状況	令和6年度の実施状況	令和6年度 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	D	・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	B	・停留所の移設（1箇所）、	A	・バス停留所1か所の危険除去が完了した
	②交通安全教室	A	・青梅市立吹上小学校の児童51名を対象に実施	A	・小学校での取組を行う
(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	A	・東青梅駅北口バリアフリー化について、必要な用地を取得	A	・引き続き、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	A	・青梅市立吹上小学校の児童51名を対象に実施 ・第57回産業観光で公共交通コーナーを出展し、啓発活動を実施	A	・小学校での取組を行う ・産業観光まつりでの出展
(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	A	・第57回産業観光まつりににおいて公共交通コーナーを出展 ・公共交通ガイドの2024年4月改訂版を作成・印刷し配布や設置	A	・産業観光まつりでの出展 ・公共交通ガイドの作成、配布
	④公共交通の写真展	B	・検討していない	E	・開催に向けて検討
	⑤SNSによる情報収集	A	・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	E	・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	E	・検討していない	E	・可能性を検討する
	②観光型MaaS	D	・広く動向を注視	E	・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	A	・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

4-2 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6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6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 現状値	令和6年度（2024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)	1,211 円	1,200円	1,220円	●人件費、動力費などの上 昇で、目標値の達成は困 難な状況
②骨格的なバス路線 の利用者指数	83 (令和3年度)	85	85	85	●利用者数を昨年度と比 較したところ、一部系統 で減少に転じた
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)	605 便	616便 相当	604便	●今後も、乗務員不足にと もなう運行本数の見直 しが想定される ⇒輸送資源の活用が急務
④路線バスの系統数	32系統 (令和4年度)	30 系統	32系統 相当	30系統	●令和6年4月の時点 では変更なし、6年10月 に西東京バスで1系統 増えた。7年4月に西東 京バスで1系統減る予 定
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	9地区	●河辺町1～3丁目地区 でグリスロの実証運行 ⇒新たな移動手段の本運 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	0件	●グリスロは実証運行段 階 ⇒新たな移動手段の本運 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)	0 箇所	2箇所 以上	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)	1 箇所	2箇所	0箇所	●令和4年度に挙げた3 箇所について、いずれも 安全対策がなされた
⑨心のバリアフリー 啓発活動の実施数	—	1 回	2回以上	2回	⇒令和9年度は5回以上で 毎年度増加。公共交通ガ イドへの記載などの検 討も必要

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（毎年4月現在）

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6年11月・東京都バス停留所安全性確保合同検討会）

5. 令和7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55回	第1四半期	前年度決算報告ほか
第56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57回	第3四半期	本計画の推進にかかる協議、公共交通利用促進策の検討実施ほか
第58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	6,141,000	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			6,141,100	

○歳出

款	項	目	金額(円)	摘要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	672,000	委員報償費、費用弁償
	1 事務費	1 事務費	68,400	消耗品費、通信運搬費
2 事業費	1 事業費	1 事業費	5,400,000	業務委託料等
3 予備費	1 予備費	1 予備費	700	
計			6,141,100	

<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	170,855千円
○東青梅駅周辺施設整備負担金	4,966千円
○新たな公共交通本運行にかかる負担金等	21,814千円
○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	69,152千円

(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。

6. 令和7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。