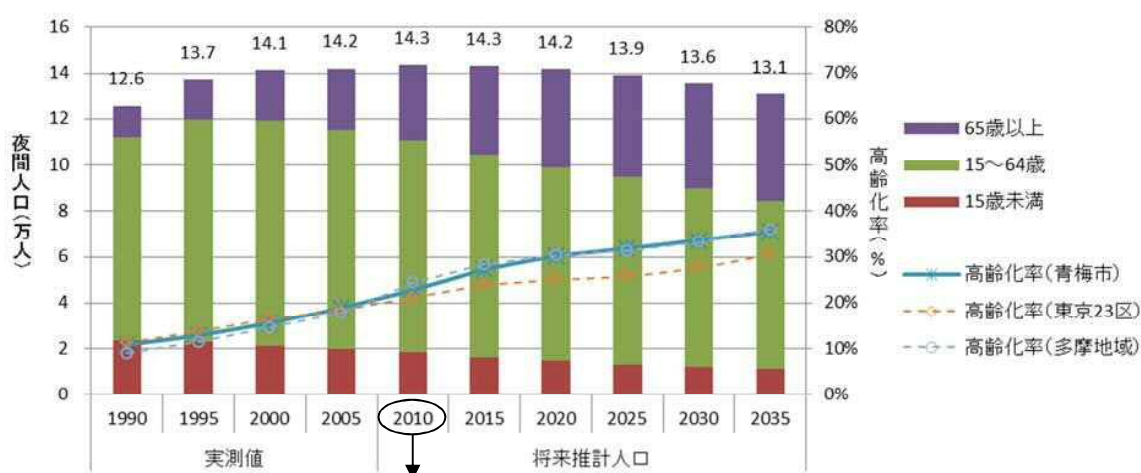


5. 公共交通の課題

5-1 市民意識から見た課題

① 公共交通に対する市民の理解と協力

- 高齢者はバスを利用する割合が高いが、買物や通院での利用が多く、利用頻度は高くない。高齢者以外は逆にバスを利用する割合は低いが、通勤や通学での利用が多く、利用頻度は高い。
- 青梅市の人口は、現在をピークに今後減少することが見込まれ、また一層少子高齢化が進展することが予想されている。少子高齢化、人口減少の進展により、バス利用頻度の高い若年層が減少し、利用頻度の低い高齢層が増加することとなり、バス利用者の減少傾向に加えて、バス路線の経営環境は一層厳しくなることが想定される。
- 市民意向調査では、バスを利用していない世帯でも、「将来クルマに乗れなくなったとき必要」「バスが必要な人のために必要」など、バス路線の必要性は感じているものの、バス路線の経営状況については、半数の世帯は認識していない。また、バスを利用していない世帯は、半数はバスが利用可能な環境にあるが利用しておらず、さらに最寄りバス停を知らない世帯も 22% ある。
- また、「バスがどこを通っているのかわからない」「路線図がわかりづらくどのバスに乗ったらよいかかわからない」といったバス路線のわかりづらさを指摘する意見がみられることから、気軽にバスを利用できるように、誰にでもわかりやすい路線体系への再編や情報提供が必要である。
- このため、バス交通に対する市民意識の啓発（経営状況、サービス内容の情報提供）や利用促進策の実施により、公共交通の確保維持に対する市民の理解と協力を得ていく必要がある。



※平成22年国勢調査では、2010年の人口が13.9万人となり、本推計より急激に人口減少が進展している。
(65歳以上:3.2万人、15~64歳:8.9万人、15歳未満:1.8万人)

図 5-1 青梅市の年齢階層別人口と高齢化率の推移

資料) 1990-2005 総務省統計局『国勢調査(各該当年)』

2005-2035 国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)』

図 5-2 年齢階層別のバス利用率

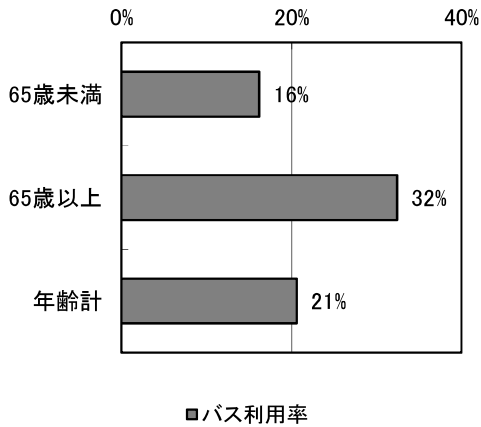


図 5-3 年齢階層別のバス利用頻度

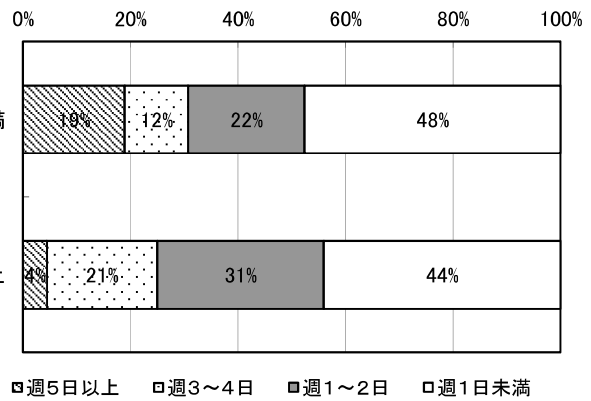


図 5-4 年齢階層別のバス利用目的

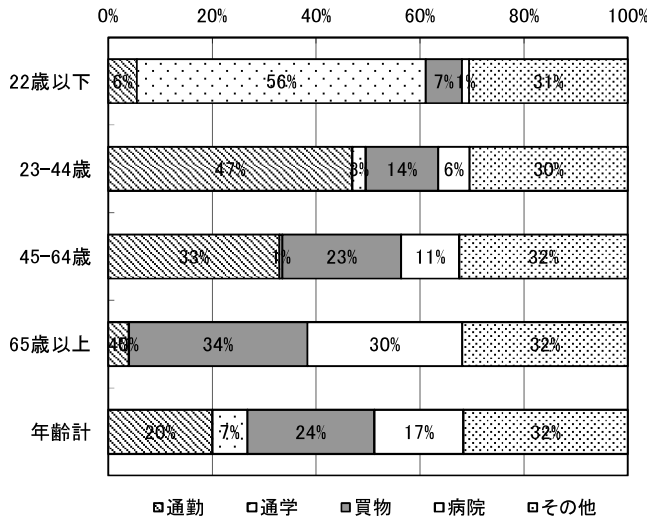


図 5-5 利用目的別のバス利用頻度

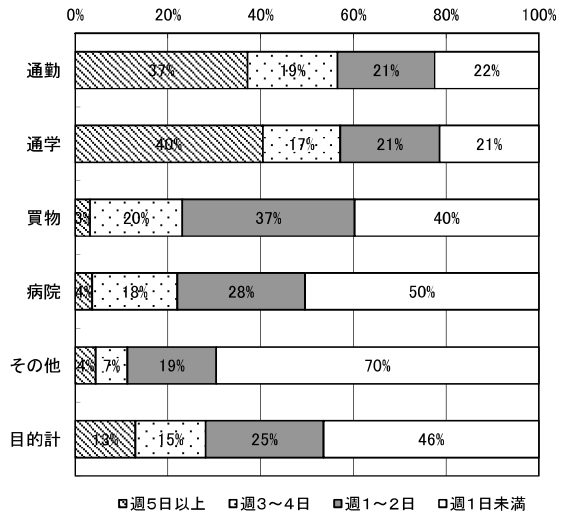
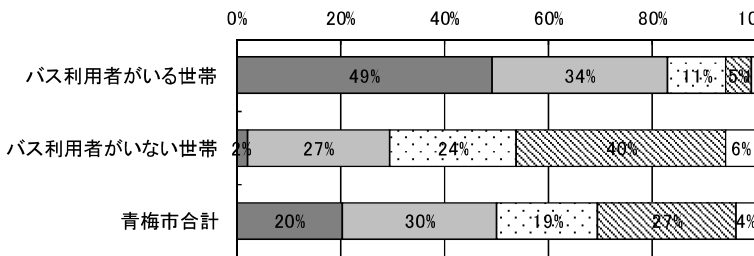
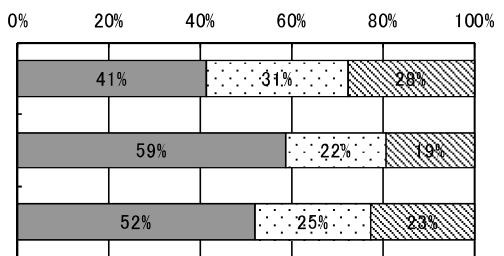


図 5-6 路線バスの必要性



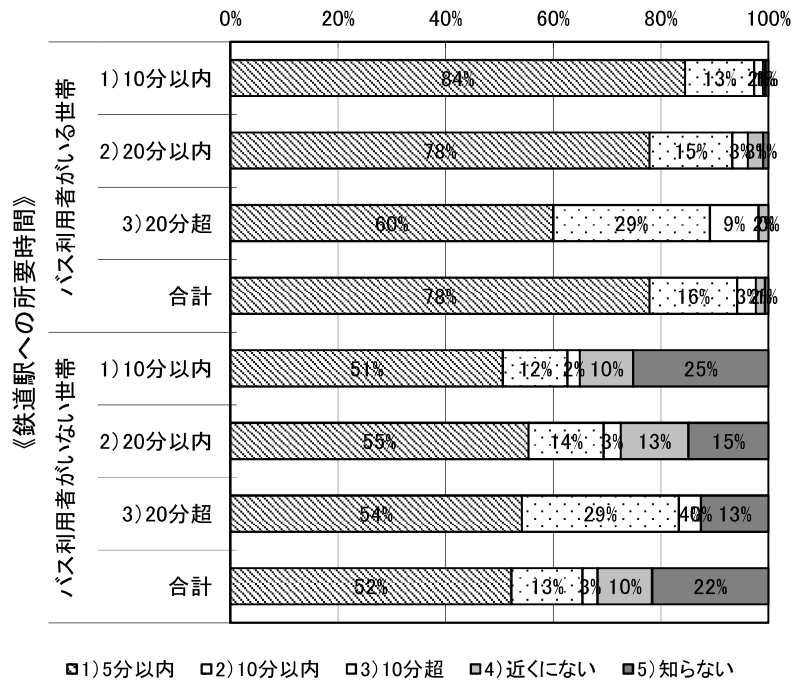
- 家族の日常生活には、なくてはならない交通手段である
- 普段は利用していないが、たまに必要ときにならないと困る
- 現在は必要ないが、将来クルマを運転できなくなったときにならないと困る
- 自分の世帯には直接必要ないが、駅から遠い人やクルマのない人には必要である
- あまり必要性を感じない

図 5-7 公共負担に関する認知度



- 知らなかった
- 路線バスの赤字は知っているが、赤字への補助は知らなかった
- 知っていた

図 5-8 バス停近接性



【自由意見より要約】

- バスがどこを通っているのか、時間は何時なのか、HPを見ることができない者でもわかるような情報がほしい。
- バスを利用したいが、小銭がない時のお釣りのもらい方など、料金の払い方が分からない不安があるので、どうしようもない時はタクシーを利用する。もっと気軽にバスを利用したい。
- 以前から河辺駅までバスを利用したいと思っているが、路線図がわかりづらく、どのバスに乗ったらよいかかわからない。もっと見やすく誰が見ても理解できるように改善してほしい。同じように思っている方は少なくないと思う。
- どのように運行されているのか知らない(わからない)ことも課題のひとつだと思う。具体的なニーズと量を把握の上、最もシンプルで分かりやすく、その解決法を探るとよい。
- バス路線、バス停(近くにあるスーパー、病院など)を知らないなので、利用するためにも広報などで詳しく周知する必要があるのではないかと。本数が少ないので利用頻度は低いかもしれないが、最近できた斎場行きの路線は切り抜いて保存してある。
- 新町東から乗車する際、小作駅行・羽村駅行どちらでもよい場合、先にどちらのバスが来るか(どちら側で待つべきか)分かりづらいので、逆側の時刻表も置いてほしい。
- 各自治会に働き掛けるなどバス利用をもっとアピールしたらどうか。利用率を上げる方策を考えていく必要がある。
- 「便利だ」と思わない限り、市民の頭に「バス」の意識は強まらないので、上手なPR方法、バス経路、バス停環境、バスの位置情報など、一つ一つ改善・工夫が望まれる。

5-2 市民生活から見た課題

① 公共交通空白地域や交通弱者への対応

- 市民意向調査では、外出時の移動で不便を感じている人が市内に 24%ほどおり、それらの人は高齢者が多く、不便を感じている移動目的は買物・病院であるが、その頻度は週1～2日以下と低い。
- 外出時の移動で不便を感じている人のうち特に、交通手段がなくて困っている交通弱者が 35%あり、その人たちの居住地は、鉄道駅やバス停から一定距離以上離れている公共交通空白地域に重なる部分が多い。また、その人たちの目的地は、病院や駅周辺・商業地など、多様に分布している。
- 市内の地形をみると、青梅線北側の市街地部についてはなだらかな地形であるが、河辺駅や東青梅駅南側の多摩川沿いの地区については、立川崖線により急峻な地形となっており、高低差が 10～20m 生じている。このため、崖下の地区は河辺駅や東青梅駅からの水平距離は 500m程度であるが、アクセスしづらい地区となっている。
- また、同様に青梅駅から奥多摩方向の多摩川沿いの地区や根ヶ布・黒沢地区等も、実際は高低差等で公共交通にアクセスしづらい地区が存在している。
- 今後の更なる超高齢社会の進展が予想され、高齢者のバス交通への依存度は大きいことから、高齢者の日常生活上の移動を確保するため、これらの公共交通へアクセスしづらい地域(公共交通空白地域)の改善が課題である。

図 5-9 外出時の移動に困っている人

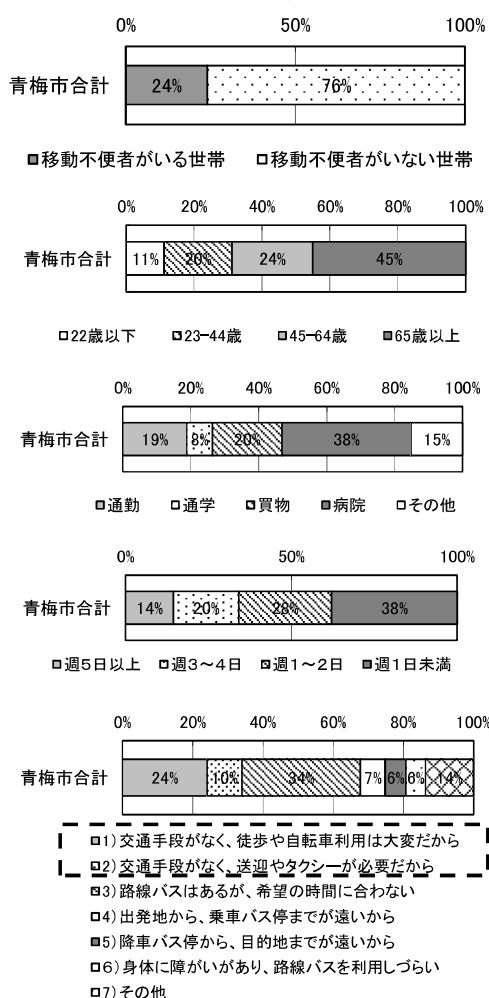


表 5-1 外出時の移動の際に交通手段がなく困っている人の目的地

分類	目的地	回答数
病院	医者と買物	1
	下奥多摩医院	2
	眼科	1
	眼科、歯科	1
	眼科医院	1
	青梅整形外科	1
	総合病院	1
	大河原森本医院、小林接骨院	1
	通院	1
	東青梅整形	1
	病院	10
	病院、買物	1
	病院、買物、他、河辺駅	1
病院・市役所・体育館	1	
小計	24	
駅、駅周辺、都心方面	駅	5
	羽村	1
	小作	2
	小作駅	3
	小作駅付近	1
	河辺	3
	河辺・長淵	1
	河辺駅	3
	東青梅	2
	東青梅、河辺	1
	東青梅駅	1
	青梅	1
	青梅駅周辺	1
	石神前	2
	石神前駅	1
	立川	2
都内へ	1	
東京駅	1	
小計	32	
商業施設	カインズホーム・新町そば	1
	大型のホームセンター	1
	吉野(スーパー)	1
	千ヶ瀬町、マルフジ	2
	スーパー・野上町	1
	入間三井アウトレット	1
小計	7	
その他	塩船、市役所、上成木、富岡等	49

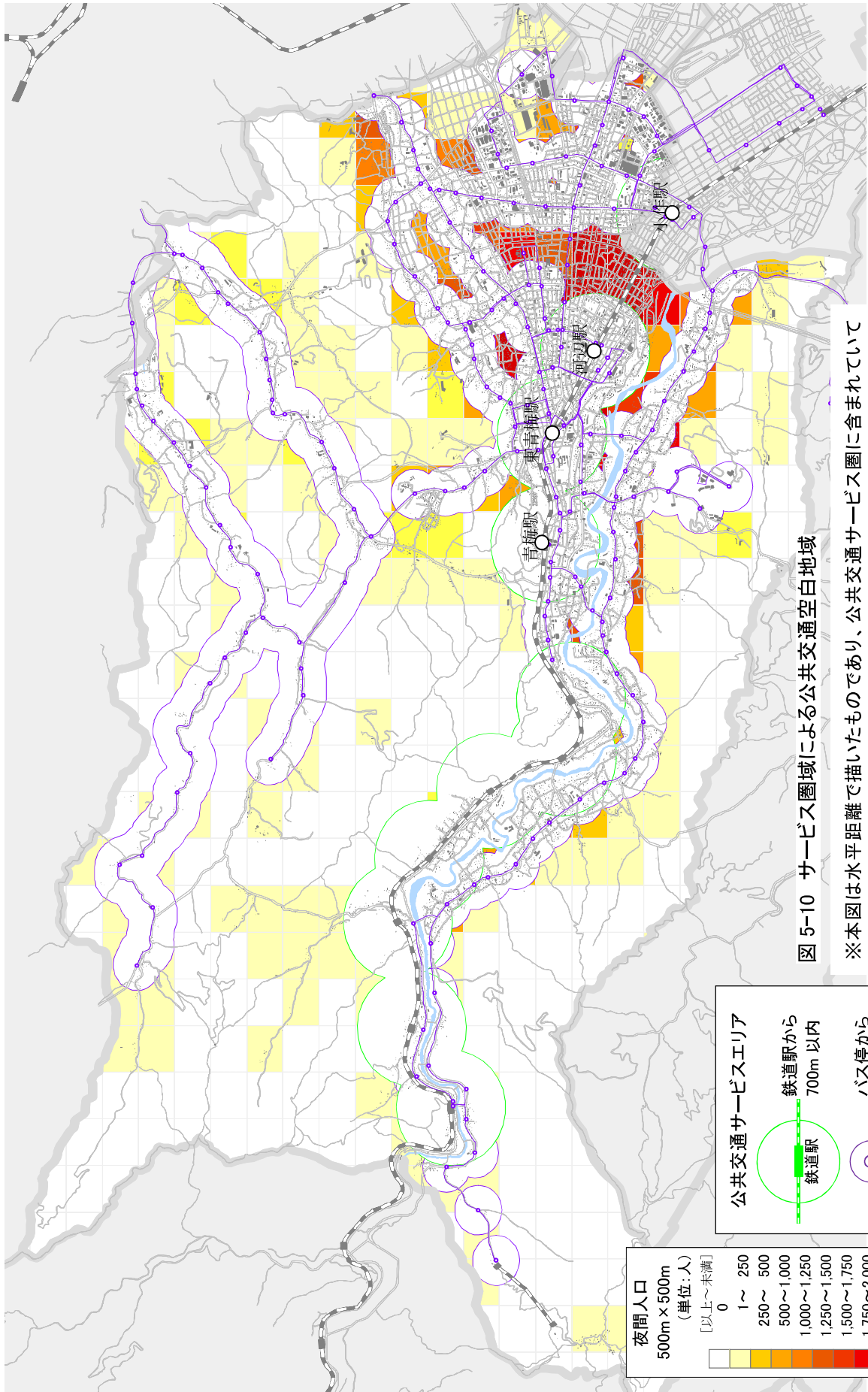


図 5-10 サービス圏域による公共交通空白地域

※本図は水平距離で描いたものであり、公共交通サービス圏に含まれていても、実際は高低差等で利用しづらい地域もある。

夜間人口
500m × 500m
(単位:人)
[以上~未満]

0
1~ 250
250~ 500
500~1,000
1,000~1,250
1,250~1,500
1,500~1,750
1,750~2,000
2,000~

公共交通サービスエリア

	鉄道駅から 700m 以内
	バス停から 300m 以内

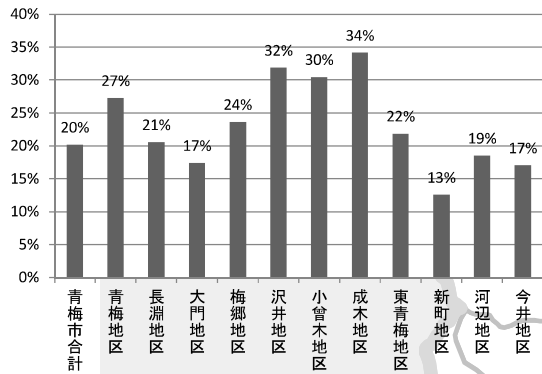


図 5-11 青梅市の地区別高齢化率

- ・平成 23 年 1 月 1 日現在
- ・特別養護老人ホームが集中する地区では高齢化率が著しく高く偏った結果になるため、各地区とも施設入居者分(定員)を除いて算定
- ・ただし、特別養護老人ホームの入居者は 65 歳以上とは限らない



図 5-12 町丁目別の外出時の移動の際に交通手段がなく困っている人

- : 本検討で実施した市民の意向調査の結果における、外出時の移動に不便を感じている人のうち、交通手段がない人(1・2人)の人数を町丁目別にプロットしたもの。
- = 1人をあらわす

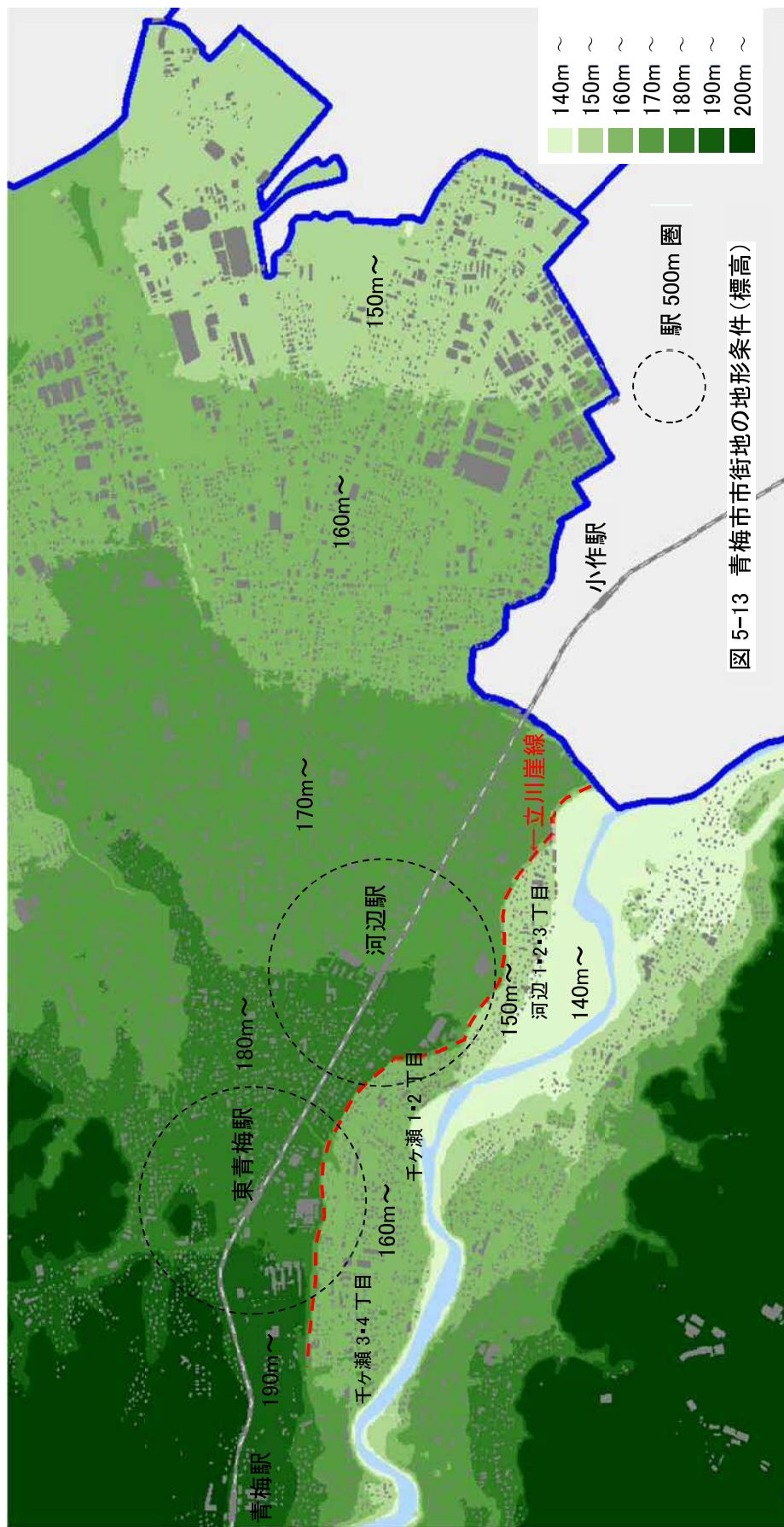


図 5-13 青梅市市街地の地形条件(標高)

【自由意見より要約】

- 宮ノ平駅が近いが、階段が往復150段もあり、高齢者には大変厳しい。駅の階段が登れなくなったら、タクシーを利用するしかなくなる。
- 青梅坂トンネルは坂道で、自転車が重く半分押し歩いて歩く状態。小型バスが走れば高齢者ももっと外出でき、商店街も少し活気付くのではないか。
- 現在の大型バスでなく10人乗りくらいのワゴン車で、シルバー人材の二種免許を持った人を活用、電話やネットで乗る人が呼び出し、自動集計して効率よくルートを決めるシステムを考えてはどうか。
- 千ヶ瀬はどうしても坂道を使うため、高齢者には厳しいので、河辺駅・東青梅駅方面に行くバスがあれば大変助かる。
- 千ヶ瀬は道が狭いのに交通量が多く、坂が急で危険なため、ミニバスなど走ってくれると助かる。
- 河辺南地区のバス路線整備を進めてほしい。
- 河辺下地区から、買物、医療機関の中心となる河辺、東青梅、青梅各駅周辺へのアクセスを確保してほしい。

② バスサービスの改善

- 市民アンケートにおいては、現状のバスサービスのうち不満度が高い項目として、運行本数(平日)、終発時刻(平日)、鉄道乗継(時間)、定時性があげられている。
- また、一部路線において発車時刻が近接する非効率なダイヤの改善についての意見が多くみられ、関係事業者に調整いただき改善を図っているものの、まだ改善が図られていない部分があるとの市民意見も寄せられていることから、交通事業者に引き続き配慮されるよう要望していく必要がある。
- 現利用者の逸走を防ぐとともに利用を増進していくため、可能な限り不満度・重要度の高い項目のバスサービス改善に向けた努力が求められる。

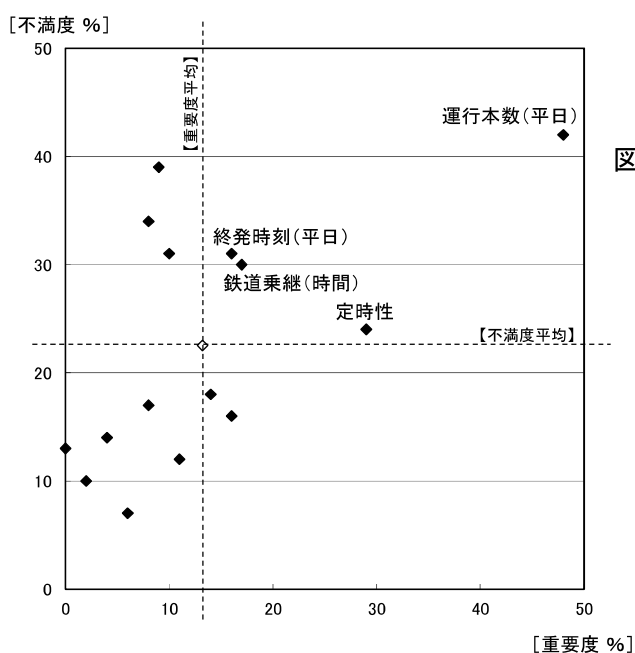


図 5-14 バスサービスに対する不満度(やや不満+不満)の割合と重要度の割合の分布

【自由意見より要約】

- 道路混雑の影響はしかたがないが、バスが遅れたときの駅やバス停への到着予想時刻や、すでに発車したのかまだ来ていないのかなどがわかるとありがたい。
- バスの最終が以前より早くなり、バスを利用できなくなってしまったので、最終時刻を延ばしてほしい。また電車から降りたらバスが出てしまうことがあるので、電車との乗り継ぎにも配慮してほしい。
- 小作駅発のバスは、電車が少し遅れると、目の前で発車してしまうことがあるので、電車到着との接続を考慮してほしい。
- 駒木町循環は定時性が低い。外回りも内回りも起終点は青梅駅なので、どちらか一本化した方がわかりやすい。かんぼの宿に泊まった方たちがわかりにくそうにしているし、実際よく聞かれる。
- 今井地区では、終バスの運行時間が早く、帰宅が遅いときは自家用車かタクシーを利用せざるをえない。22～23 時台に1時間に1本でもバスがあるとありがたい。
- 明星大学→河辺駅の系統で、総合病院前バス停を大通りでなく病院直前(病院前通り)を通過する経路にできないか。

【自由意見より要約】

- 都営バスの時刻と西武バスの時刻がとても近いのでどちらかをずらしてほしい。
- 赤字補助1億5千万円の税金投入は、できる限り小さくする必要があると思う。また、都バスと西武バスが続けて来ているので、時間をずらすなどの工夫も必要ではないか。
- 都営と西武バスの時間を一緒にならないように工夫してほしい。
- 都バスと西武バスの運行時間が接近していたり、次のバスまでの間隔が長かったりして偏っているので、運行間隔を調整して工夫してほしい。
- 高齢者世帯なのでバスを利用したいが、黒沢3丁目地区はバス停まで行くのが遠くて大変で利用できない。西武バスと都営バスが走っているが、両方とも近い時刻に来たり間隔があいたりするので、調整すれば利便性は向上すると思う。しかし、家の前には回送バスしか通らないので、利用できるようにしてほしい。黒沢3丁目地区居住者は、買物や駅、病院などに行くためには、高齢者に限らず送迎者がいない人は片道30分かけて歩かなければならず、自由に外出することが大変厳しい状況にある。
- 西武バスと都バスが、同じかそれに近い時間に着くのでずらしてほしい。行先(または始発駅)が違うので難しいと運転手さんに言われたが、少しは考えてほしい。
- 都バス、西武バスが続いて通る時間があるので、間隔を調整してほしい。
- 都バスと西武バスの時間が効率的でない。
- 多摩団地からの都バスと西武バスの発車時刻がほぼ一緒に2台同時にバス停に来ることがあり、本数が少ないのにさらに不便になり、利用しづらい。多摩団地に限って言えば、高齢者が多く住んでいるが、坂が多く自動車がなければとても不便な場所なので、コミュニティバスを導入してほしい。
- 東青梅に出る路線は2者で運行されているが、いつも同じ時間になっている。利用する側にとって会社(都バス、西武、西東京)はあまり関係無いので、運転間隔を平均化してほしい。また、残業で遅くなるとバスがないため、23時台まで走ってほしい。
- 現在、時間帯によっては都バス、西武バスが2台続いて走っているので調整してほしい。
- 成木街道は都バスと西武バスで運行されているが、ほぼ同時刻に来るのが非常にもったいないので改善してほしい。時間をずらしてもらえば、利便が良くなるとおもう。

5-3 持続可能な公共交通から見た課題

① 公共負担制度の改善

- 青梅市では、路線バスに対して年間1億5千万円の公共負担を行っており、多摩地域においても最も高いレベルとなっている。
- しかしながら、少子高齢化、人口減少社会の進展に伴う税収減少や社会保障費の増大等により、バス路線維持に対する公共負担が永続的に確保される保証はない。
- 市民意向調査では、半数は公共負担の継続を望んでいるが、半数は公共負担の削減を望んでおり、その場合の方法は「路線バスよりも公共負担の小さい交通手段・方法に切り替える」が最も多くなっている。
- このため、今後の赤字路線の拡大や確保維持に備えて、より効率的に公共負担を活用するため、一定のルールの下で公的支援を行っていく必要がある。

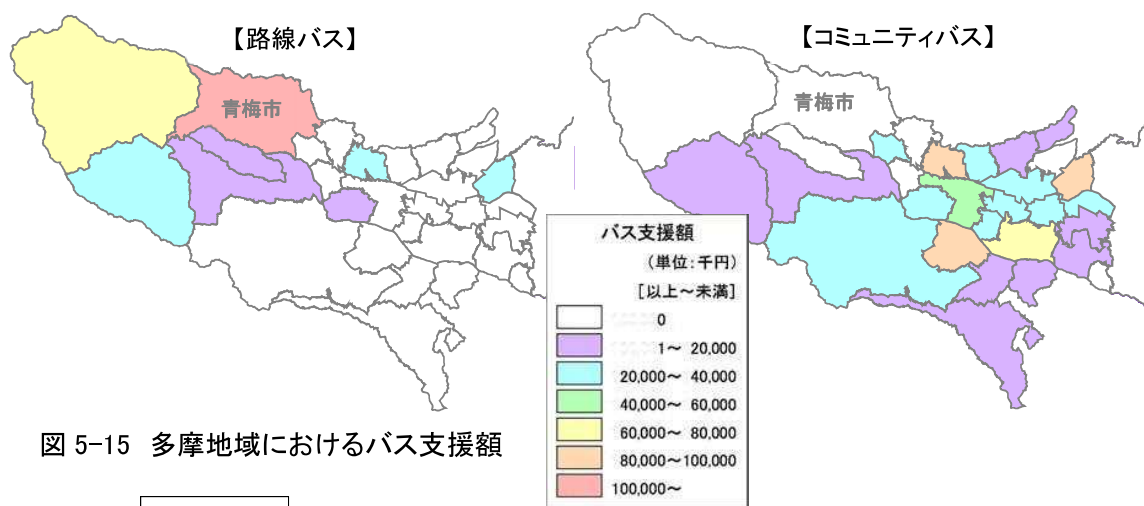


図 5-15 多摩地域におけるバス支援額

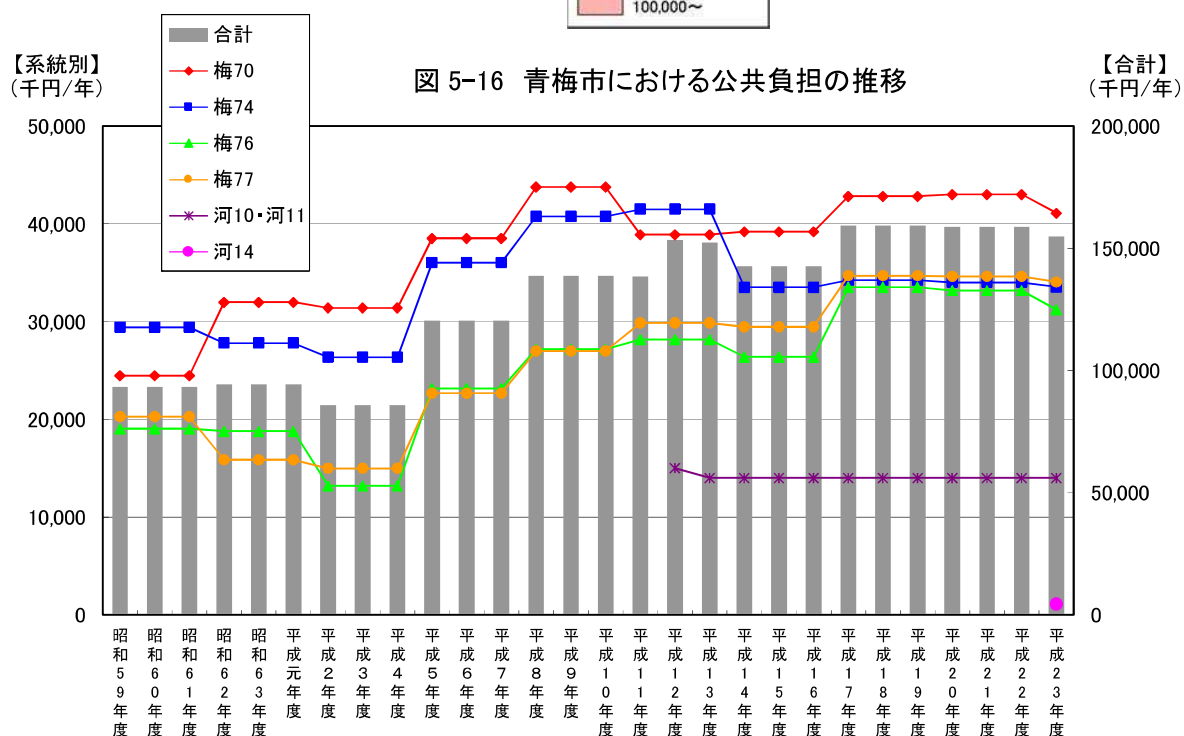
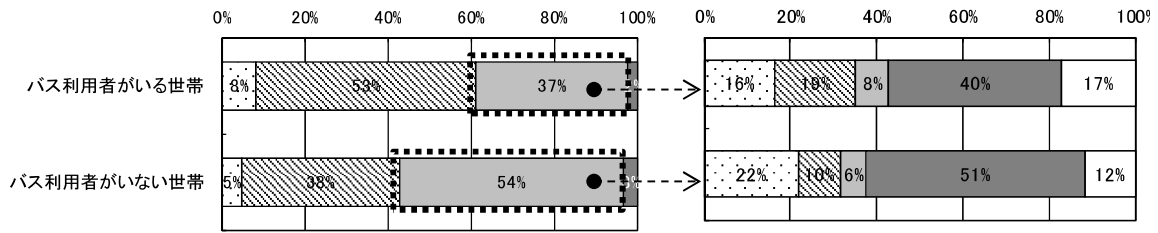


図 5-17 公共負担についてどのように思うか

図 5-18 公共負担を減らすためにどうしたらよいか



- さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 公共負担をこのまま継続して、路線バスを維持していくべき
- 公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、減らすべき
- 路線バスへの赤字補助は必要ない、廃止となってもやむを得ない

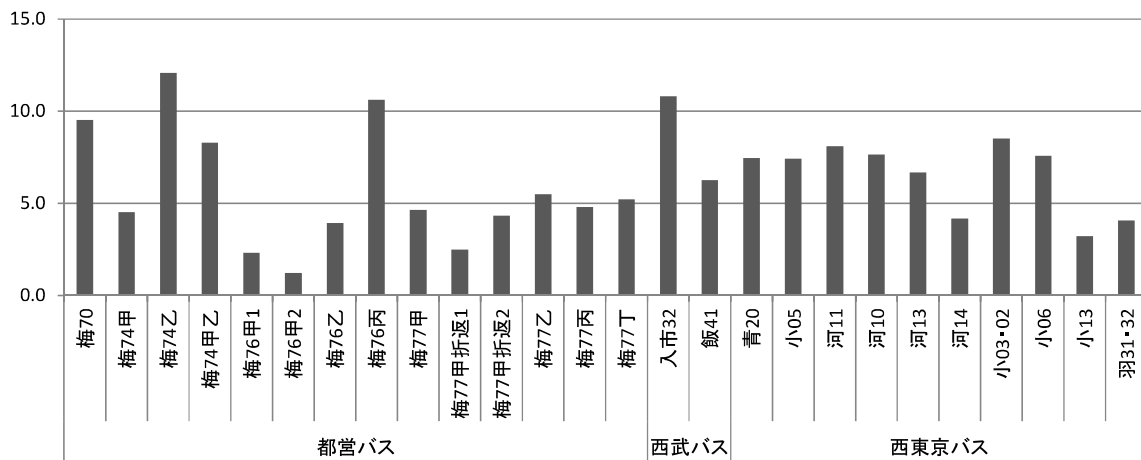
- 運行本数を減らすなどして、運行経費を削減する
- バス利用者を増やすなどして、運賃収入を増やす
- 運賃を値上げして、運賃収入を増やす
- 路線バスよりも、公共負担の小さい交通手段や方法に切り替える
- その他

【自由意見より要約】

- 大型バスから小型バスやジャンボタクシー形式に切り替えた方が燃費や経費がかからないのではないかと。
- 駅から遠い地域や増大する高齢者のことを考えると、公的負担が大きくてもなくすことはできないと思う。利用客の少ない地域は、小型バス等維持費を減らす工夫をしてはどうか。
- 現状維持を望む。市独自のコミュニティバスを望む声もあるが、公共負担の大幅な増加につながるのでは反対！市の負担の割に利用者が少ないので、作るべきではない！
- 1億5千万円も税金負担しているなら、本当に困っている人のみにタクシーより安い値段で交通手段を確保してはどうか。路線バスへの公共負担を減らし、本当に困っている人のみ別の方法で公共負担してもらいたい。赤字がある事を広報などで市民にもっと告知すべき。近所での乗り合い(自家用車)を推進してはどうか。

② 利用者が少ない系統の改善

- 利用者が少ない系統(概ね平均乗車密度5人未満)で、公共負担の対象となっている系統については、運行経費をより小さくする方法や、同一機能を持つ系統との機能分担、利用の少ない区間の運行経路の再編等、対象系統だけでなく全体最適化の観点から公共負担を効率的に活用する方策を検討していく必要がある。
- また、一定の利用がみられる系統(概ね平均乗車密度5～10人)については、今後の確保維持に向けてより経営状況を安定させていくため、利用者の継続確保と新たな増加の工夫を検討していく必要がある。



※河13・小13・小06は、春休みのため通常時の学生利用は含まれていない

図 5-19 青梅市内バス系統の平均乗車密度

5-4 まちづくりから見た課題

① 中心市街地活性化に資する公共交通体系の構築

- 青梅市においては、青梅駅周辺地区、東青梅駅周辺地区、河辺駅周辺地区の3地区を中心市街地として、都市核の育成と便利で魅力と活力のある市街地の形成を目指している。
- 3地区周辺には、病院、商業施設、公共施設など、市民生活に必要な機能が集積している一方、小売業の商店数、従業者数、販売額、小売吸引力は減少傾向にあり、多摩地域の拠点都市にふさわしい中心市街地の活性化が課題となっている。
- 3地区は青梅線を軸に連結されているものの、それは点と点の連結であり、各種都市機能は駅周辺に面的に分布していることから、それらを有機的に結び付け、中心市街地を一体的に機能させる交通体系が必要と考えられる。
- このため、中心市街地の回遊性を確保し、中心市街地の一体性と求心力を高め、活性化に寄与する公共交通体系の構築が必要である。

図 5-20 青梅市の中心市街地

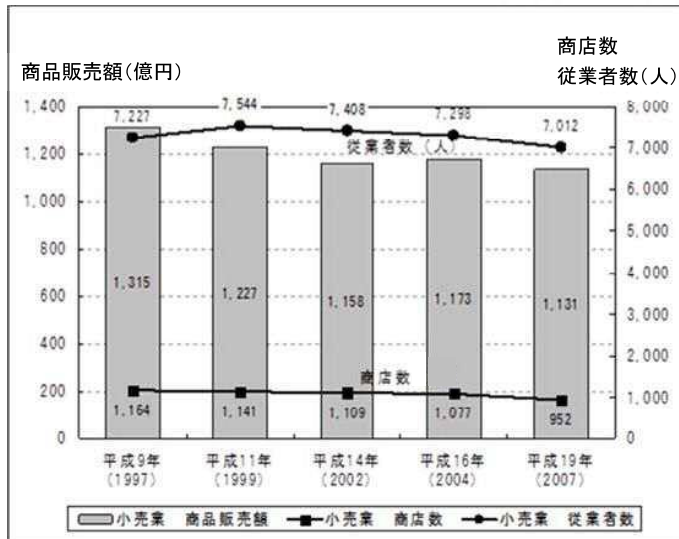
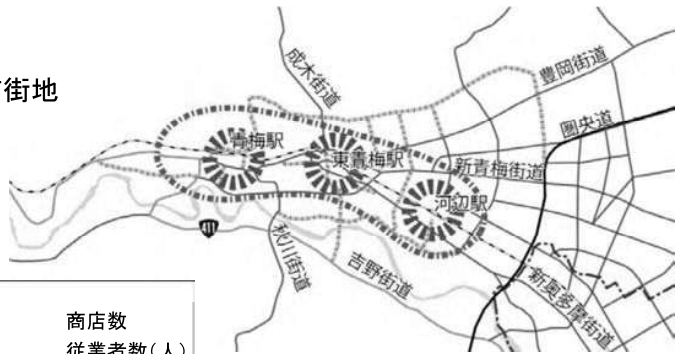
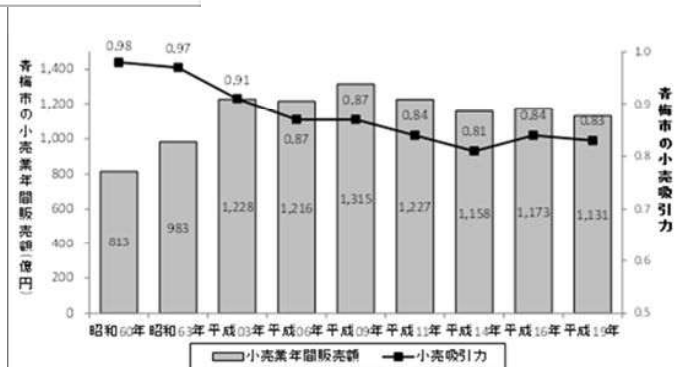


図 5-21 青梅市の小売業の商店数、従業者数、販売額

図 5-22 青梅市の小売業販売額、小売吸引力の推移



② 地球環境保全に向けた公共交通の活用

- 人間の経済活動によって排出される二酸化炭素等は地球温暖化をもたらし、それに伴って起こる気候変動は、自然災害の激甚化や生態系・食物への影響など、国民生活に多大な影響を及ぼすことが懸念され、地球温暖化防止は世界レベルの課題となっている。
- このような中、青梅市環境基本計画においては、地域レベルの環境の保全、回復及び創出に向けた取り組みが整理され、この中で地球温暖化防止や自動車公害対策の取り組みの方向として、公共交通機関の整備と利用促進が求められている。
- 運輸部門の二酸化炭素排出量のうち、約半分を占めるのは自家用乗用車であるが、自家用乗用車は人キロ当たりの排出量が大きい交通手段であり、環境効率の面からみるとできるだけ公共交通の活用が望まれるところである。
- 青梅市における自動車の分担率(48%)は、多摩部平均(26%)と比較して高い水準にあることから、地球温暖化対策に向けて自動車に依存しすぎない利用の仕方の工夫と、人キロ当たりの排出量が小さい公共交通の積極的な活用を考えていく必要がある。

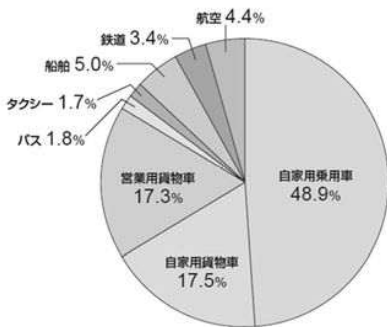


図 5-23 運輸部門の二酸化炭素排出量 (輸送機関別) 2008 年度

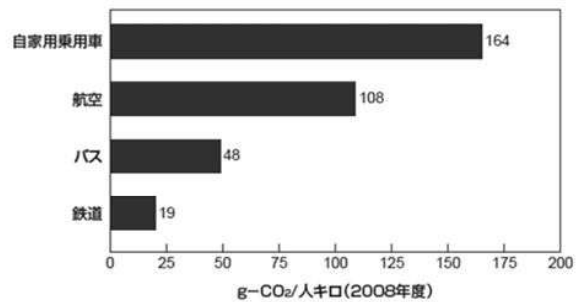


図 5-24 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位

出典:「運輸・交通と環境」交通エコロジー・モビリティ財団(2010 年度版)

青梅市の交通手段利用割合

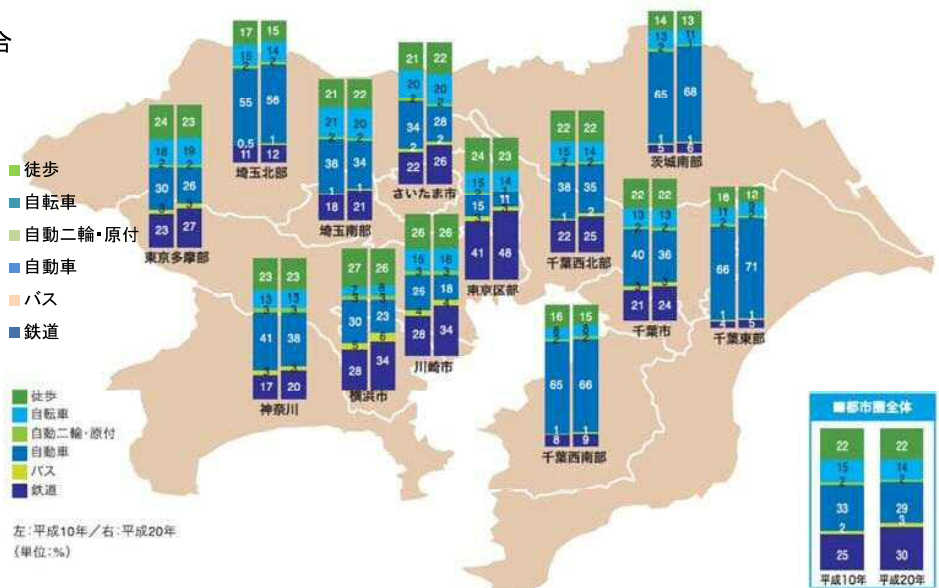
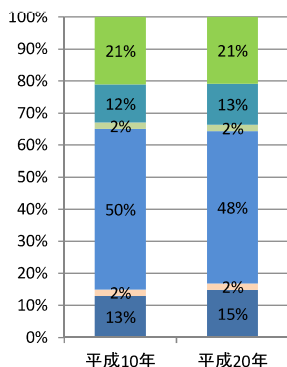


図 5-25 青梅市及び東京都市圏の交通手段利用割合
資料:平成 10 年、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査