

6. 公共交通基本計画の基本方針

6-1 青梅市における公共交通のあり方

(1) 公共交通基本計画の基本理念

公共交通基本計画は公共交通活性化が目的でなく、暮らしやすいまちづくりに交通面から寄与していくことが目的であり、住民、事業者、行政それぞれに責任があることを認識して、みんなで協力していくことが重要である。

青梅市における公共交通の課題を踏まえ、公共交通基本計画が目指すべき方向を示す基本理念について、以下のように定める。

■公共交通基本計画の基本理念

快適な生活を支え・育み・続ける、市民主体の公共交通システムの構築

- 誰にとっても利用しやすい、快適な市民生活を支える社会基盤として整備
- 将来に向け青梅市の発展と環境負荷の小さいまちづくりに寄与
- 経営的に持続可能な公共交通システムの構築
- 日常生活に当たり前のよう存在している公共交通について、自分たちの資産であるという認識を持ち、みんなで守り育てる意識に改革

■青梅市公共交通標語

～乗って守ろう！使って育てよう！公共交通～

(2) 公共交通基本計画の目標

上記の基本理念を実現していくため、公共交通基本計画においては以下の計画目標を設定する。

計画目標1 公共交通確保維持に対する市民の意識改革と利用促進

- 現状においては、バス路線の運営状況やバスのサービス内容について、バス利用者を含めて多くの市民に浸透し、理解されているとは言い難い。
- 一方、公共交通は輸送 1 人当たりの環境負荷は小さいものの、公共交通 1 台当たりの輸送人員が小さくなるとその効果は小さくなるため、できるだけ乗車人数を増やして効率化を図る必要がある。
- また、公共交通は基本的に利用者の運賃収入により事業を運営していることから、今後の事業維持・継続に向けては、事業採算が一定程度成り立つような需要の確保が必要である。
- このようなことから、これまで利用者にとって交通事業者や行政から提供されるものであった公共交通について、今後は主体的参加が必要であるとの認識に改める必要がある。
- 公共交通に対する市民の意識があまり高くないことを踏まえ、公共交通を中心に据えたまちづくりに加えて、市民が正しくバスの現状を評価できるように利用者数や収支状況等の情報開示を行い、公共交通を積極的に活用して自分たちで守り育てるという市民の意識改革を促すことが重要であり、そのための施策展開を目指す。

計画目標2 自家用車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築

- 青梅市では他地域と同様に少子高齢化・人口減少社会が進行しつつあり、10 年後には高齢化率が 30%となることが予想されているが、郊外部の沢井地区、小曾木地区、成木地区などすでに 30%以上となっている地区もみられる。
- 高校生や高齢者などの自動車を利用できない交通弱者にとっては、公共交通が日常生活の重要な移動手段であり、鉄道駅やバス停から離れた公共交通を利用しづらい地区では、自転車や家族の送迎に頼らなければならない。これらの人が自立した生活を送るためにも、安全・安心で安定的に利用できる公共交通サービスを、市内のどこからでも利用できるようにすることが理想である。
- このため、多様な個人の特性に対応して、バスだけでなくタクシーや自転車等の交通手段を利用でき、それらが相互に連携する、利便性の高い総合交通体系の構築を目指す。
- また、公共交通空白地域においては、地域のニーズを最も把握している住民等が自ら立案・運営していくような、新たな交通についても選択肢として考えていく。
- 公共交通空白地域を極力解消していくとともに、誰でも、どこからでも公共交通にアクセスでき、青梅市民の日常生活における移動手段の確保が可能となることを目指す。

計画目標3 持続可能な公的支援制度の整備

- 現在、市内のバス路線の維持に多額の公共負担が投じられていることについては、市民意向調査で、その効率的な活用が望まれている。
- また、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く、その額についても際限なく支出できるものではないことから、できるだけ無駄のない効率的な公共負担の運用を行い、安定的で持続可能な公共交通にしていく必要がある。
- このため、交通事業者が利用者の拡大と公共負担額の抑制に意欲的に取り組めるような仕組みや、公共負担を効果的・効率的に活用できる公的支援制度の整備を目指す。

計画目標4 中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備

- 青梅市では、青梅駅周辺地区、東青梅駅周辺地区、河辺駅周辺地区の3地区の連携により中心市街地を形成しているが、青梅駅前から河辺駅前までは道路距離にして約3kmあり、この間には多様な施設が分布している。
- 中心市街地内の3地区を結ぶ既存バス路線はあるものの、中心市街地の回遊機能やわかりやすさの観点からみると、さらに見直していく必要があると考えられる。
- 中心市街地の各種都市機能を有機的に結ぶことで、中心市街地の一体性を確保して魅力高めるとともに、3拠点において市街地部・郊外部からのバス路線や広域交通体系である青梅線と結節して、市内・市外とのアクセス性を確保することで、徒歩と公共交通で回遊できる中心市街地内のわかりやすい公共交通体系の整備を目指す。

(3) 役割分担の基本的考え方

① 公共交通サービスにおける機能分担

- 広義の公共交通サービスとは、一定の要件のもとで誰もが利用できる交通サービスで、青梅市の公共交通サービスには以下のものがあり、各公共交通サービスに求められる機能は下表のように整理される。
 - 一般公共交通サービス・・・鉄道、路線バス、タクシー
 - 福祉交通サービス・・・福祉バス、福祉有償運送、福祉タクシー
 - 通学交通サービス・・・スクールバス
- 福祉交通サービスについては、求められる機能が一般公共交通サービスとは大きく異なり、一つの交通システムで対応することは非常に困難である。このため、今回の公共交通基本計画においては一般公共交通サービスを中心に検討を行い、これを整理した上で福祉交通サービスに対応していくこととする。
- 通学交通サービスについては、今後の改善によっては一般公共交通サービスでカバーされる可能性も残されていることから、今後の改善検討において考慮することとする。

表 6-1 公共交通サービスにおける機能分担

機能	一般公共交通サービス	福祉交通サービス	通学交通サービス
サービス対象	不特定の利用者	介助がより必要な特定の利用者	学校統合や小規模特認校制度に伴う遠距離通学者
連絡性	需要規模に応じて、固定路線型から個別需要対応型まで多様な形態 固定路線型は最大公約数的な面的サービスが求められる 個別需要対応型はドア・ツー・ドアの高い移動性が求められる	2地点間の移動性(ドア・ツー・ドア)が求められる	市内の複数地点(居住地)と学校間の移動が求められる
速達性	福祉交通より高い速達性が求められる	一般公共交通に比べると速達性は求められない	福祉交通より高い速達性が求められる
定時性	福祉交通より高い定時性が求められる	一般公共交通に比べると定時性は求められない	福祉交通より高い定時性が求められる
大量輸送性	需要規模に応じた車両サイズで対応	個別輸送であるため、小型車両で対応	平成23年度は中型バスで対応
乗車しやすさ	できるだけ多くの人ができるようにバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化が求められる	リフト付きの福祉車両が必要、介助者が必要な場合もある	一般車両で対応

② 公共交通を取り巻く各主体の役割

- 公共交通は以下の3主体の関わりの中で運営されており、住民、事業者、行政それぞれに責任があることを認識して、3主体が共通の目標を持って協力し、各自の役割を果たしていくことが重要である。
 - 地域・住民・・・公共交通の利用主体
 - 交通事業者・・・公共交通の運営主体
 - 行政・・・まちづくりにおいて交通計画を立案し、公共交通の運営を支援する主体
- 計画目標の達成に向けて、公共交通に関わる各主体については、以下の役割を担うことが期待される。

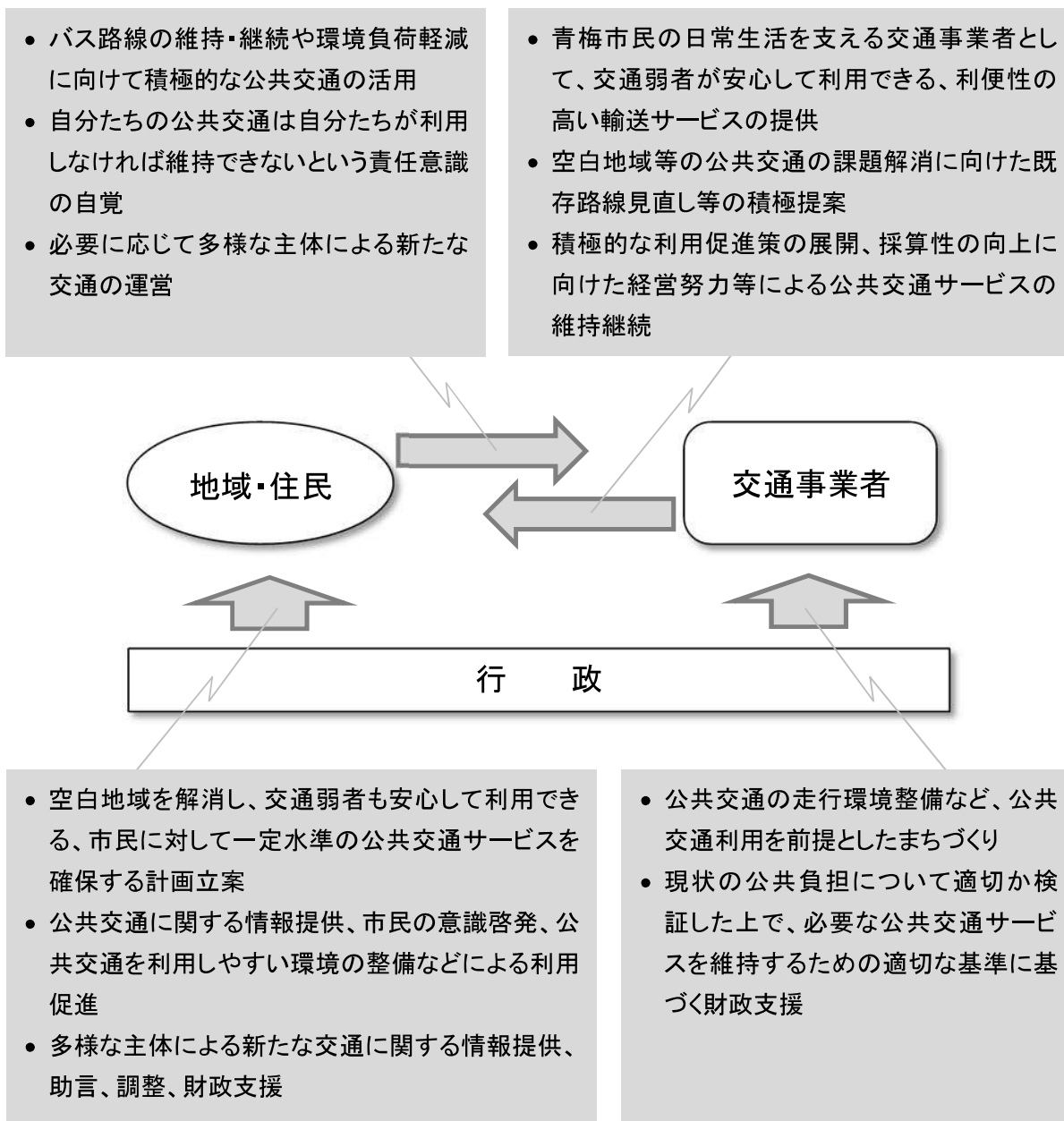


図 6-1 公共交通を取り巻く各主体の役割

(4) 青梅市における公共交通体系の基本的考え方

① 広域公共交通体系

- 青梅市においては、JR 青梅線が東西に貫いており、特に青梅～立川間は高頻度の都市型鉄道として、市外や東京都心方向との広域交通軸を形成している。
- 市内の公共交通ネットワークは、中心市街地の拠点地区でもある青梅線の3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)を中心としたネットワークを形成し、3拠点において広域公共交通体系と地域公共交通体系を結節する。

② 地域公共交通体系

1) 幹線交通体系

ア. 市街地部

- 青梅市の市街地は、北側、西側、南側は山に囲まれ、東側は青梅線を軸に羽村市の市街地に連担していることから、市街地部においては中心市街地の拠点地区である青梅線の3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)を中心として、市街地を面的にカバーする路線網によりサービスの展開を図る。
- 快適な市民生活を支えるため、需要規模に応じつつもできるだけ高いサービスレベルを目指し、また市街地内のどこからでも公共交通にアクセス可能なように、公共交通空白地域の解消を図る。
- また、市街地部の公共交通体系は、バス路線による幹線交通体系を基本にしつつ、高齢者等の交通弱者から若者まで多様な利用者特性と交通需要に対応できるように、タクシーや自転車、多様な主体による新たな交通等で幹線を補完する交通体系を目指す。
- これらが相互に連携することにより、公共交通による市内の移動性を高め、移動に不便をきたさない快適な市民生活を支援する。

イ. 中心市街地部

- 中心市街地においては、地区内に分布する多様な施設へのアクセスと回遊性を確保し、機能の一体化により中心市街地の拠点性を向上させ、中心市街地の活性化に寄与する公共交通サービスの展開を図る。
- また、あわせて中心市街地3拠点において、広域公共交通体系、中心市街地の公共交通サービス、市街地部・郊外部との幹線交通体系の結節を図り、広域⇔中心市街地⇔市街地部・郊外部の円滑な交通アクセスを確保する。
- このため、これらの交通結節拠点においては、できるだけ乗継抵抗が軽減されるように、情報面、空間面、時間面、料金面等においてシームレスな交通結節点の形成を目指す。

ウ. 郊外部

- 沢井地区については青梅線(青梅～御嶽)、梅郷地区や小曾木地区、成木地区については中心市街地を結ぶバス路線により、郊外部と中心部を連絡する交通軸を確保する。
- 郊外部と中心部を結ぶ交通軸については、現状からみると採算性の確保は難しい状況であるが、できるだけ経費の節減を図りながら確保していく。

- 公共交通空白地域については、タクシーや自転車、多様な主体による新たな交通等で幹線を補完する交通体系を目指す。

2) 幹線を補完する交通体系

- タクシー…バス等の利用が困難な場合や、ドア・ツー・ドアによる移動が必要な場合など、個別の需要に応じた移動サービスに対応する。
- 自転車…市内の施設間移動や、鉄道やバスの端末交通手段として、幹線交通体系を補完する役割を担う。また、バス路線と連携したサイクル&バスライドシステムの導入により、公共交通空白地域への対応が考えられる。
- 多様な主体による新たな交通…需要規模や道路条件などからバス路線の導入が適さない公共交通空白地域に対応する。
- 福祉交通…介助がより必要な特定の利用者に対応する。
- 通学交通…学校統合や小規模特認校制度に伴う遠距離通学者に対応する。

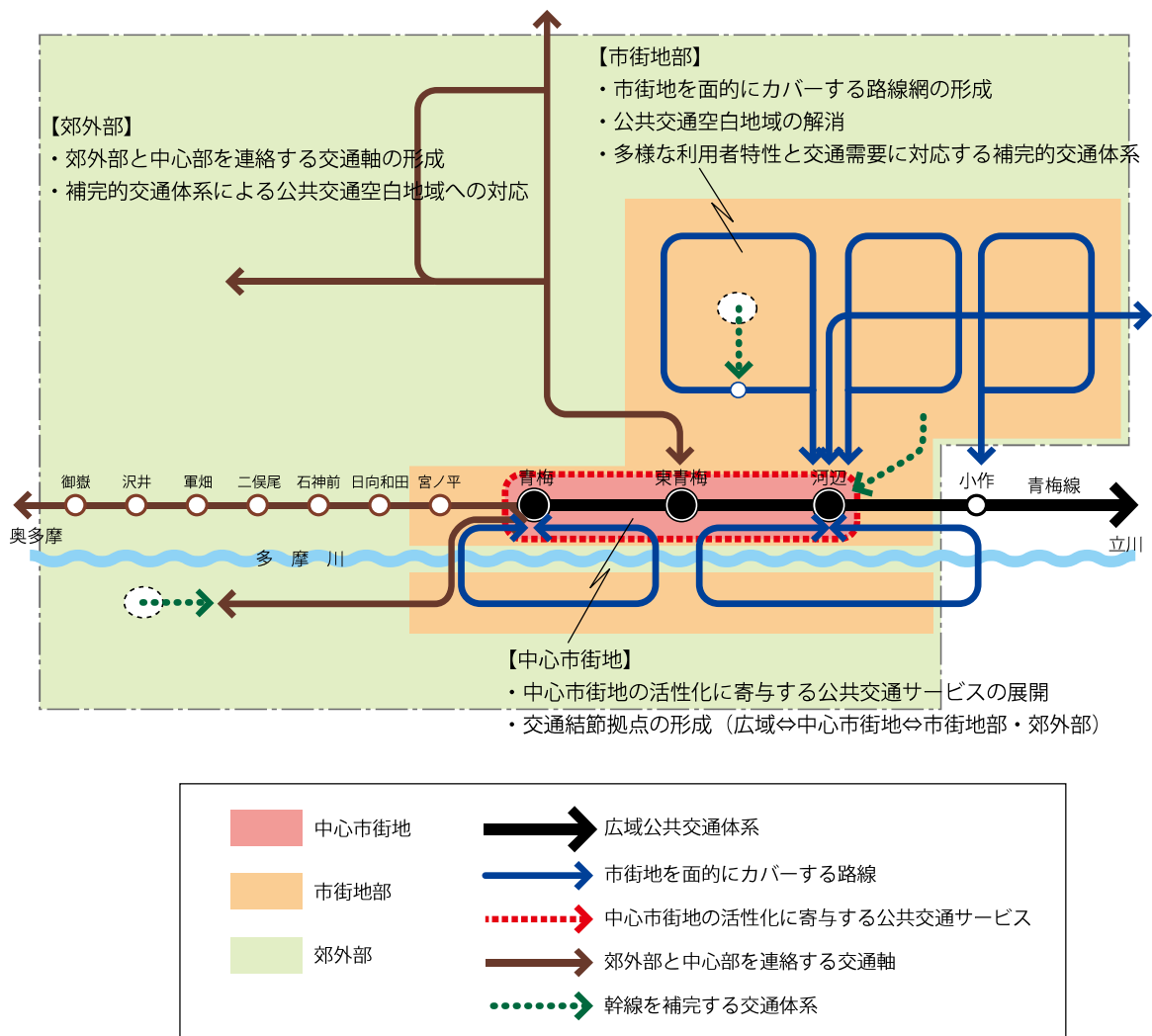


図 6-2 青梅市の公共交通体系の基本的考え方
 (※本図は上記考え方のイメージを表したものである)

6-2 公共交通基本計画の基本方針

以上より、公共交通基本計画の目標実現に向けて今後取り組むべき施策は、以下の基本方針に沿って検討を行う。

方針A: バス利用促進や市民意識の改革

- 利用者数の減少による収入減が、運賃の値上げや路線の廃止、縮小及び減便などのサービスの低下につながり、利用者の更なる減少を招くという悪循環により、更に公共交通離れを加速している現状においては、事業者の経営努力による利便性の向上だけで路線を維持していくことは困難である。
- 公共交通は地域の資産であり、地域や市民も巻き込んで「守り」「育てる」ことが大切であるという気運を醸成していくため、市民の関与を高める方策として、バス利用案内の配布やモビリティ・マネジメント等について検討していく。

方針B: 公共交通空白地域の改善

- 市街地部においては、概ね公共交通サービスは網羅されているものの、一部地区では鉄道駅やバス停まで離れている公共交通空白地域が存在している。
- 市内の公共交通空白地域は、市街地内の人口密度が高い地区もあれば、郊外部の低密度・小規模に分散している地区もみられ、すべての公共交通空白地域をバス路線でカバーすることは経営効率の上から困難であり、利用者数や道路条件などからバス路線の導入が馴染まない地域の対応も考える必要がある。
- このため、公共交通空白地域を解消するための方策や、市民等の多様な主体が新たな交通を導入するための支援方策について検討を行う。

方針C: 路線バスの公共負担抑制や効果的な活用

- 現在の公共負担は、個別路線に対する協定となっており、今後の赤字路線が拡大した場合の対応が懸念されるとともに、事業者の改善努力が評価されないため、改善意欲を持ちにくい制度となっている。
- このため、公共負担に関する一定のルールを整備し、公共負担を現在のレベルから抑制するとともに、交通事業者の経営改善努力が評価され、バス路線の見直しも含めて効果的・効率的な活用が可能となるような新たな公的支援制度について検討していく。

方針D: 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し

- 現在公共負担の対象となっている系統には、利用者数が少なく効率が低い運行となっている系統もみられる。
- 青梅市における公共交通のあり方を踏まえ、各バス系統の利用状況や路線形態、公共負担の状況等を勘案しながら、効率的でないと考えられる既存路線の見直し方策を検討していく。