

第2章 青梅市の公共交通に関する状況把握

1 これまでの取組

平成25年3月策定の「青梅市公共交通基本計画」に掲げた施策の実施に取り組んできました。ここではその概要を示します。

(1) 公共交通の利用促進

① 「広報おうめ」における公共交通利用促進記事の掲載

市民の公共交通利用を促すため、「広報おうめ」を活用し、公共交通事業者の取組や利点などを示しています。

表 2-1 「広報おうめ」への公共交通に関する掲載（最近4カ年）

実施概要
<ul style="list-style-type: none">・市内の公共交通事業者のサービス・取組・感染リスクの低い公共交通の周知と、公共交通事業者の感染対策・公共交通の利用減に伴うサービスの低下という悪循環と、使うほどエコ

② 公共交通ガイドの作成・更新

市内で公共交通を利用する際に便利になるよう、鉄道や路線バスの路線図、時刻表、乗り場や利用案内などを記載した公共交通ガイドを平成25年に作成し、その後毎年度更新しています。

更新された公共交通ガイドは市役所や各市民センターなどで配布しているほか、自治会加入世帯に全戸配布しています。

③ モビリティ・マネジメント*

これまで、学校教育や事業所、観光、高齢者、転入者などを対象にモビリティ・マネジメントを実施してきました。

表 2-2 モビリティ・マネジメントの実施（最近4カ年）

実施概要
<ul style="list-style-type: none">・小学校において座学と路線バス乗車体験・公共交通を利用したハイキングマップの配布・三ツ原工業団地内事業所の従業員へのアンケート・高齢者へのアンケート

④ 路線バスのペーパークラフトの作成と配布

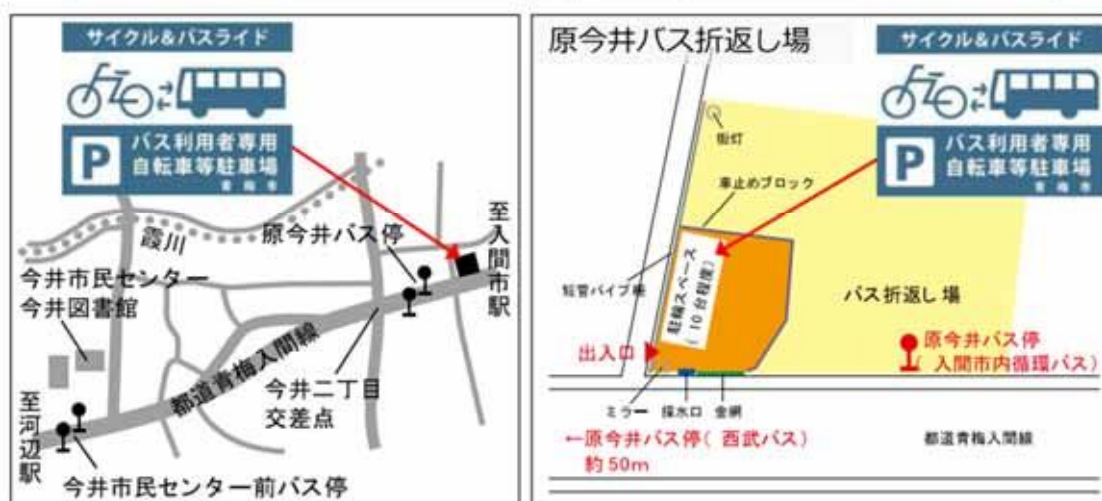
市内路線バス3社の車両をペーパークラフト化し、小学校などに配布しました。

(2) サイクルアンドバスライド実証実験

今井地区において、バス停付近に駐輪スペースを整備して自転車とバスの乗り継ぎを容易にすることで、バスの利用促進を図るサイクル&バスライドの実証実験を行っています。

表 2-3 駐輪の概要

開設日時	平成29年6月15日(木)
設置場所	原今井バス折返し場(下図)
最寄りバス停	原今井 ・西武バス:河辺駅~入間市駅 ・入間市内循環バス:原今井~仏子駅方面
利用料金	無料 ※バス運賃は通常通りです
注意事項	駐輪場での盗難や事故等に関しては、利用者の責任において防止に努めてください。
お問合せ	青梅市都市整備部管理課 0428-22-1111(内線 2579)



出典: 青梅市ホームページ 公共交通 サイクルアンドバスライド

(3) 地域住民による地域公共交通改善制度の創設

地域住民による地域公共交通改善制度は、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であり、平成26年度に制度化され、成木地区で適用されました。

表 2-4 地域住民による地域公共交通改善制度の概要と成木地区での適用

年度	取組概要
本制度の適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等による主体的な取組であること。 ・生活交通の問題改善に寄与する地域であること。 ・既存の公共交通との競合が回避でき、必要な連携が確保できること。
新たな公共交通の導入・継続の基準	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通として一定の利用が見込まれる必要があることから、収支率40%の確保を基準とする。
成木地区での適用	<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年4月のダイヤ改正で、梅76が1日9往復から5往復へと大幅に減便となったことを受けて、地域住民からなる「成木地区公共交通検討委員会」が発足した。 ・平成26年5月～平成29年2月に計11回の会議を開催するなかで、アンケートの実施、運行形態の検討、事業採算性の検討を行った結果、新たな公共交通の導入は見送ることはやむを得ないとの結論に達した。 ・しかし、利用促進や住民の意識改革を図り、そのほか交通課題に対応していくため、検討委員会自体は継続することにした。

(4) 新たな公共交通導入の可能性検討

鉄道と路線バスのサービス圏外*のうち、特に新たな公共交通の導入効果が高いと考えられる河辺町1～3丁目地区を対象に、新規バス路線の導入検討を行いました。平成29年に安全性や経済性の点からいったん白紙に戻しました。

その後、令和元年度に、路線バス以外の交通モードの導入について地域意向を把握するためワークショップを行い、令和2年度に新たな公共交通の利用意向を把握するために、アンケート調査を行いました。

アンケート調査結果を踏まえ、令和3年度に収支の試算を行いました。また、令和4年度にはグリーンスローモビリティ*等の展示会・試乗会を行いました。

表 2-5 河辺町1～3丁目におけるこれまでの取組

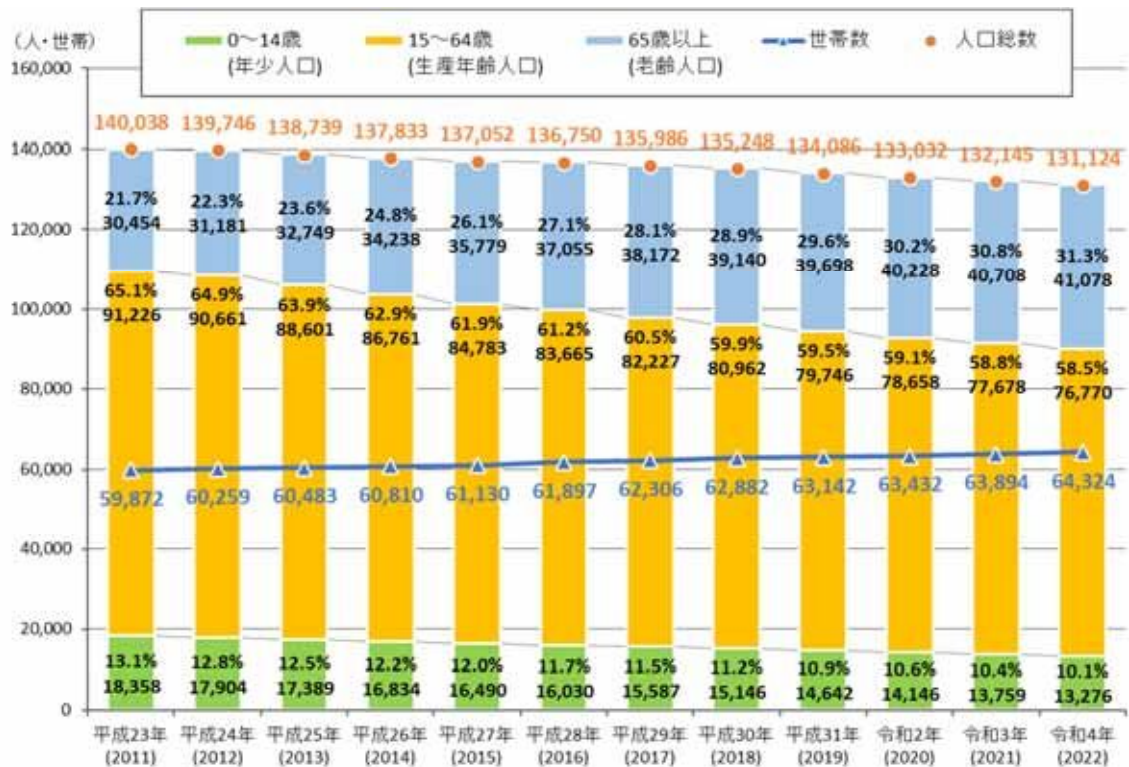
年度	取組概要
～平成29年度	新規バス路線の導入検討 ・安全性や経済性の点からいったん白紙
令和元年度	路線バス以外の新たな公共交通の導入検討 ・ワークショップ実施
令和2年度	・アンケート調査実施
令和3年度	・運行ルートの想定、収支の試算等
令和4年度	・地元協議 グリーンスローモビリティの試乗イベントの実施 (令和5年1月29・30日)
	  <p>会場は住友金属鉱山アリーナ青梅</p> <p>会場から出発（4人乗り）</p>   <p>総合病院前のバス停</p> <p>青梅市地域公共交通計画の説明</p>

2 人口や主要な施設と公共交通との関係

(1) 総人口

総人口は13万1千人（令和4年1月時点における住民基本台帳）で、平成24年以降減少傾向にあります。特に生産年齢人口や年少人口の減少が著しく、代わりに高齢人口が増加しており、高齢化率は平成20年に21%を超えて超高齢社会に移行し、令和2年に30%を超えました。

図 2-1 青梅市の年代別人口・世帯数の推移



出典：住民基本台帳（各年1月1日）

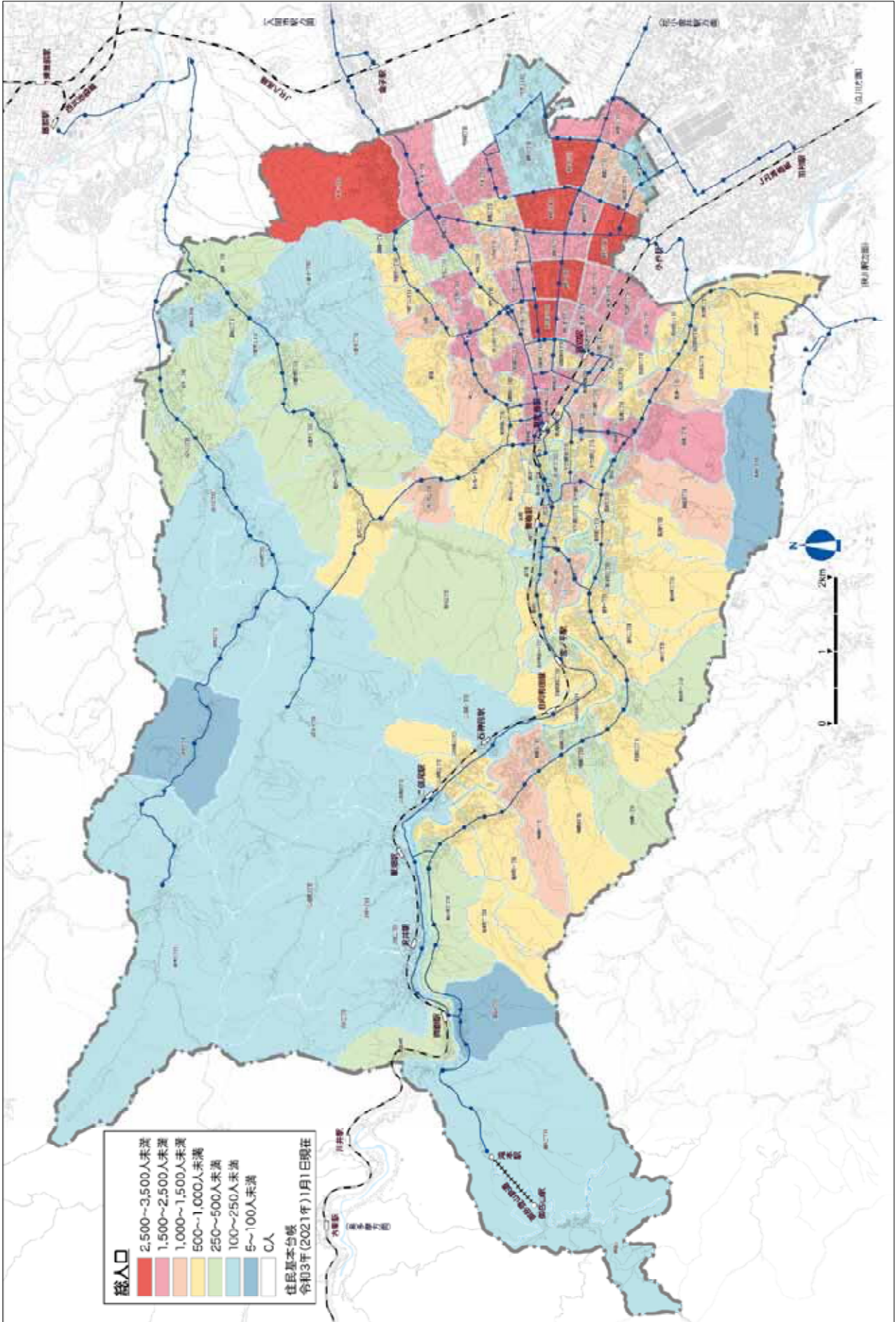
(2) 町丁別の人口

① 総数（令和3年1月現在）……図2-2参照

人口集積と鉄道・路線バスのネットワークの密度は、おおむね良好な相関関係にあります。幾つか問題があります。

- ・今井1丁目は2,912人を擁しますが、路線バスからやや離れています。
- ・河辺町6～8丁目で6,242人を擁しますが、路線バスがありません。
- ・本市の北部は人口が少ない割に、路線延長の長い路線バスが通っています。

図 2-2 町丁別人口・総数（令和3年1月）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

②65歳以上人口（令和3年1月現在）

65歳以上人口が500人以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・師岡町2丁目534人	・河辺町9丁目613人	・河辺町6丁目775人
・河辺町7丁目798人	・今井1丁目1,009人	

③75歳以上人口割合（令和3年1月現在）

75歳以上人口割合が35%以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・黒沢3丁目41.6%

④増減率（平成26年1月-令和3年1月）……図2-3参照

人口増減率がプラス15%以上の町丁目は以下の通りです。

・今寺1丁目 + 92.6%、今寺2丁目 + 19.4%
・末広町2丁目 + 43.1%

人口増減率がマイナス20%よりも低い町丁目のうち、バス停があるのは以下の通りです。

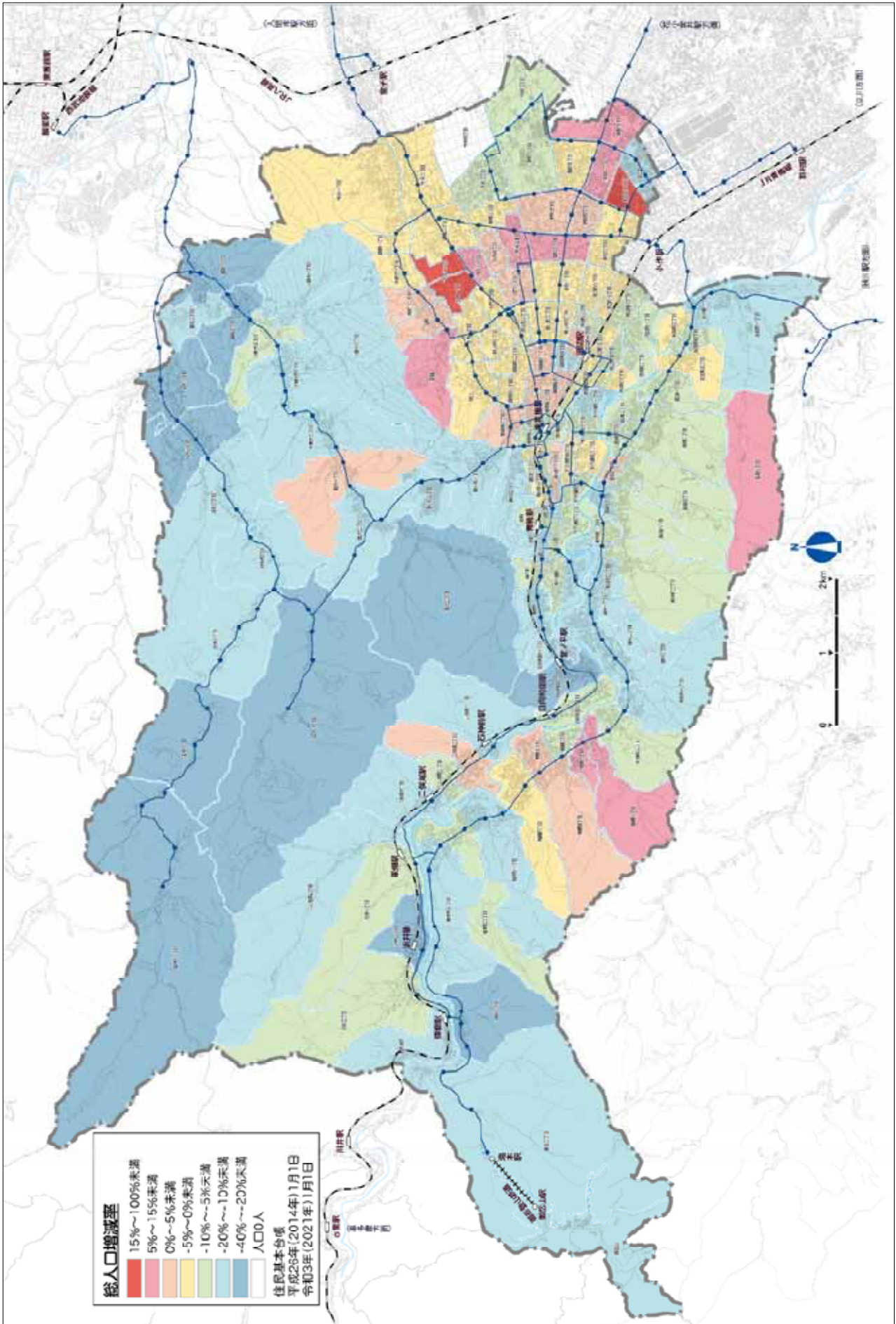
・日向和田2丁目 - 20.4%
・沢井2丁目 - 21.7%
・御岳1丁目 - 31.3%
・富岡1丁目 - 21.7%、富岡3丁目 - 24.0%
・成木1丁目 - 24.7%、成木2丁目 - 34.8%、成木6丁目 - 23.5%、 成木7丁目 - 23.6%、成木8丁目 - 22.9%

⑤従業者数（平成28年経済センサス）……図2-4参照

従業者数が500人以上の町丁目のうち、バス停がないのは以下の通りです。

・今井1丁目902人

図 2-3 町丁別人口・増減率（平成26年1月 - 令和3年1月）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

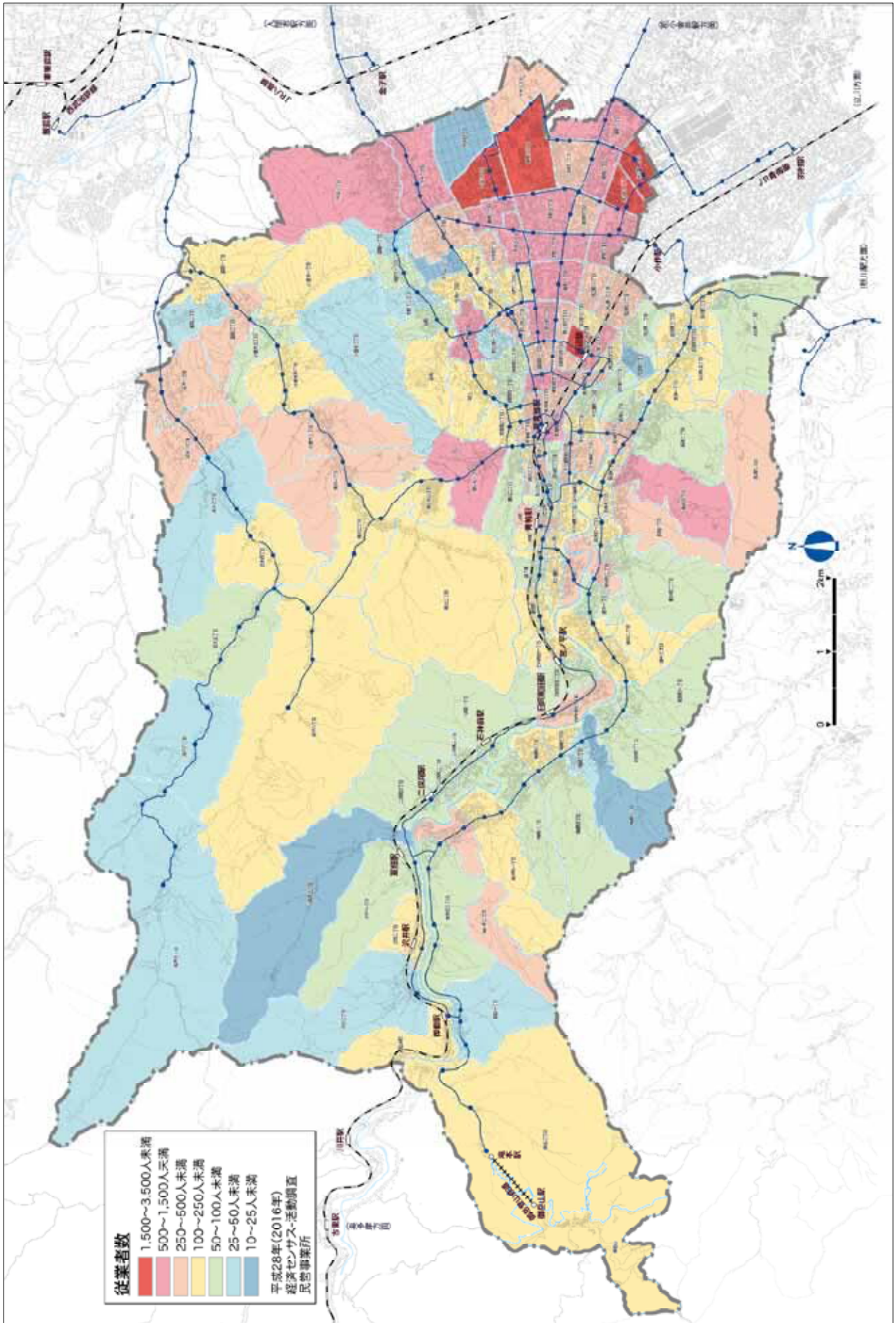
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-4 町丁別従業者数（平成 28 年経済センサス）



(3) 主要な施設等の立地状況

① 主な公共・福祉施設等……図2-5参照

おおむね市の東部に多く立地しており、鉄道または路線バスが近くを通過していません。

河辺町6丁目に東京都青梅合同庁舎と河辺市民センターがありますが、路線バスが近くを通過していません。

② 主な商業施設等……図2-6参照

商店街は駅周辺や市の西部で立地する傾向がみられます。

一方、大規模小売店舗は市の東部に多く立地しています。なお、河辺駅周辺では徒歩圏にイオンスタイル河辺や西友河辺店などがあります。

③ 主な医療・保健施設等……図2-7参照

病院は青梅駅周辺より東部に多く立地しています。この東部においては北部から南部まで均一に立地しています。

病院と路線バスとの関係を見ると、なかにはバス停圏域から遠く離れて立地している病院がみられます。なお、多くの病院が独自に送迎バスを運行しています。

④ 主な文化・運動施設等……図2-8参照

河辺町8丁目に6.2haを擁する地区公園（わかぐさ公園・野球場・こどもプール）がありますが、路線バスが近くを通過していません。

河辺町6丁目に河辺市民センターがありますが、路線バスが近くを通過していません。

⑤ 主な観光施設……図2-9参照

観光スポットの集積地は、主に御岳山、御岳渓谷、青梅宿であり、青梅駅以西となります。

ハイキングコースは、鉄道駅を直接基点とする以外に、バス停を基点とするケースがみられます。以下の通りです。

・高水三山コース	梅76甲、梅01
・長淵山ハイキングコース	梅76丙、梅01、梅77乙、梅77丙、河13、青20、青21
・霞丘陵ハイキングコース	梅74甲、梅74乙、梅77甲、飯41、飯41-1、河11
・霞川ウォーキングコース	入市32、入市32-1、入市32-3、河11
・日の出山・吉野梅郷コース	御10、御11、梅76丙、梅01

図 2-5 主な公共・福祉施設等

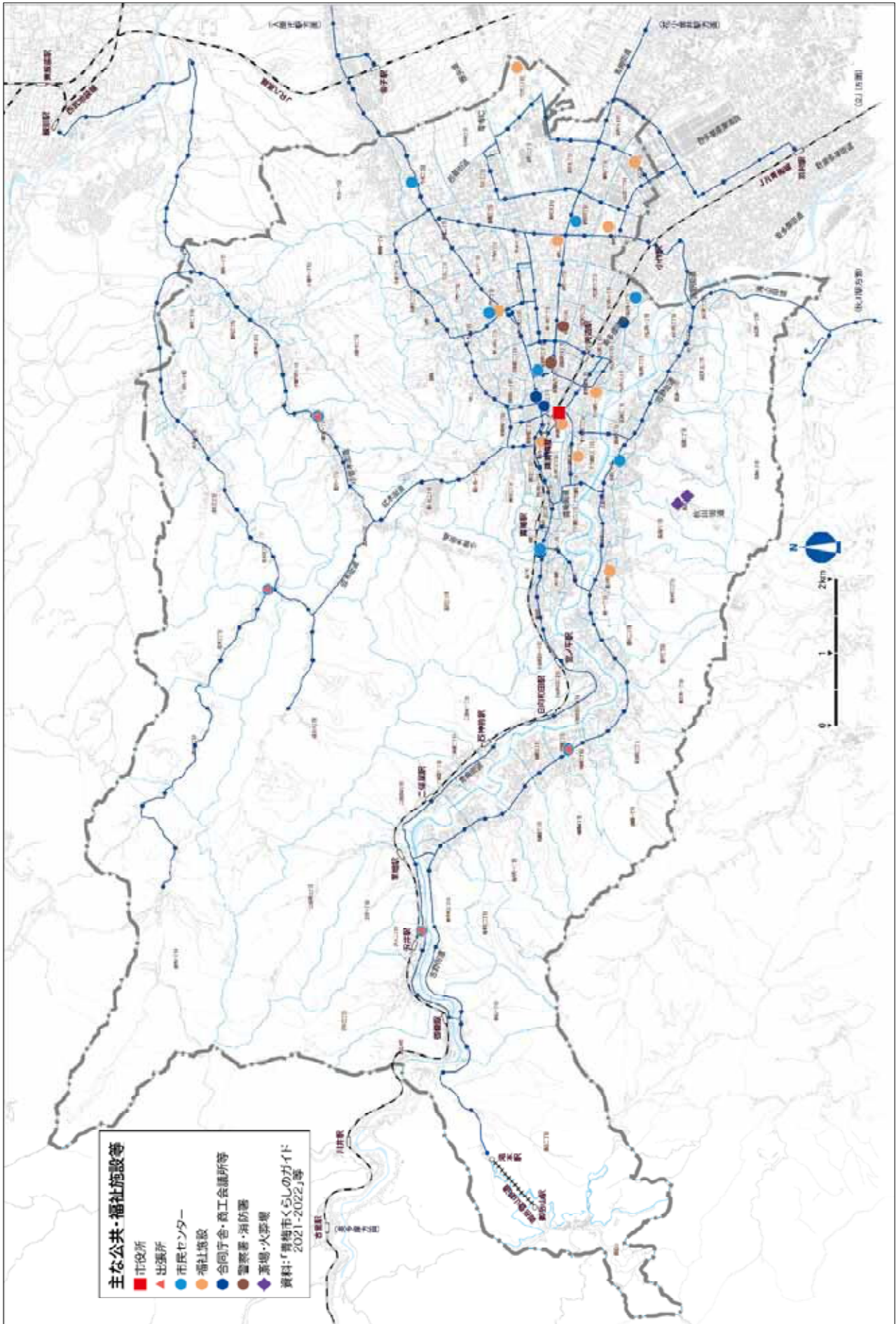
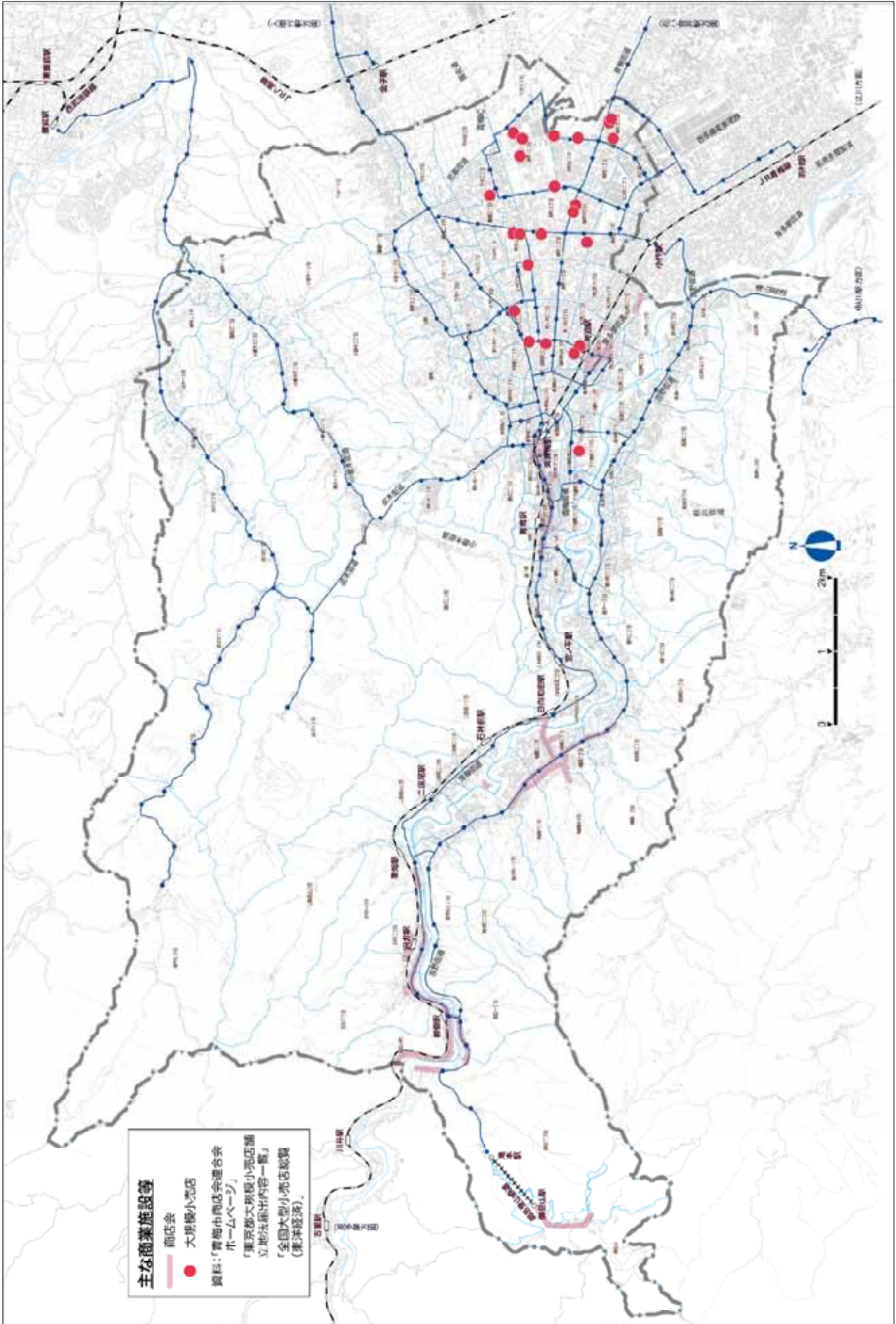


図 2-6 主な商業施設等



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-7 主な医療・保健施設等

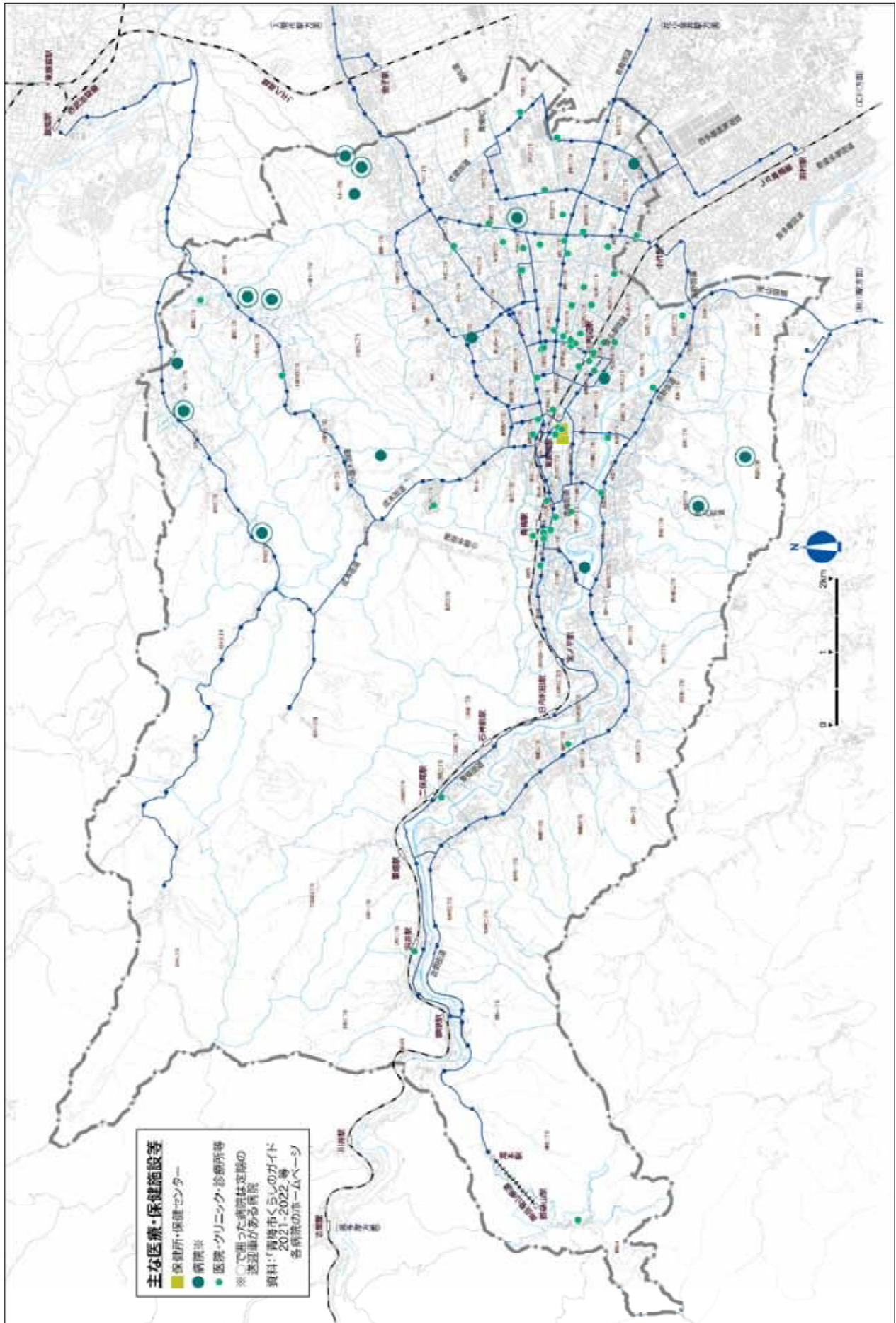
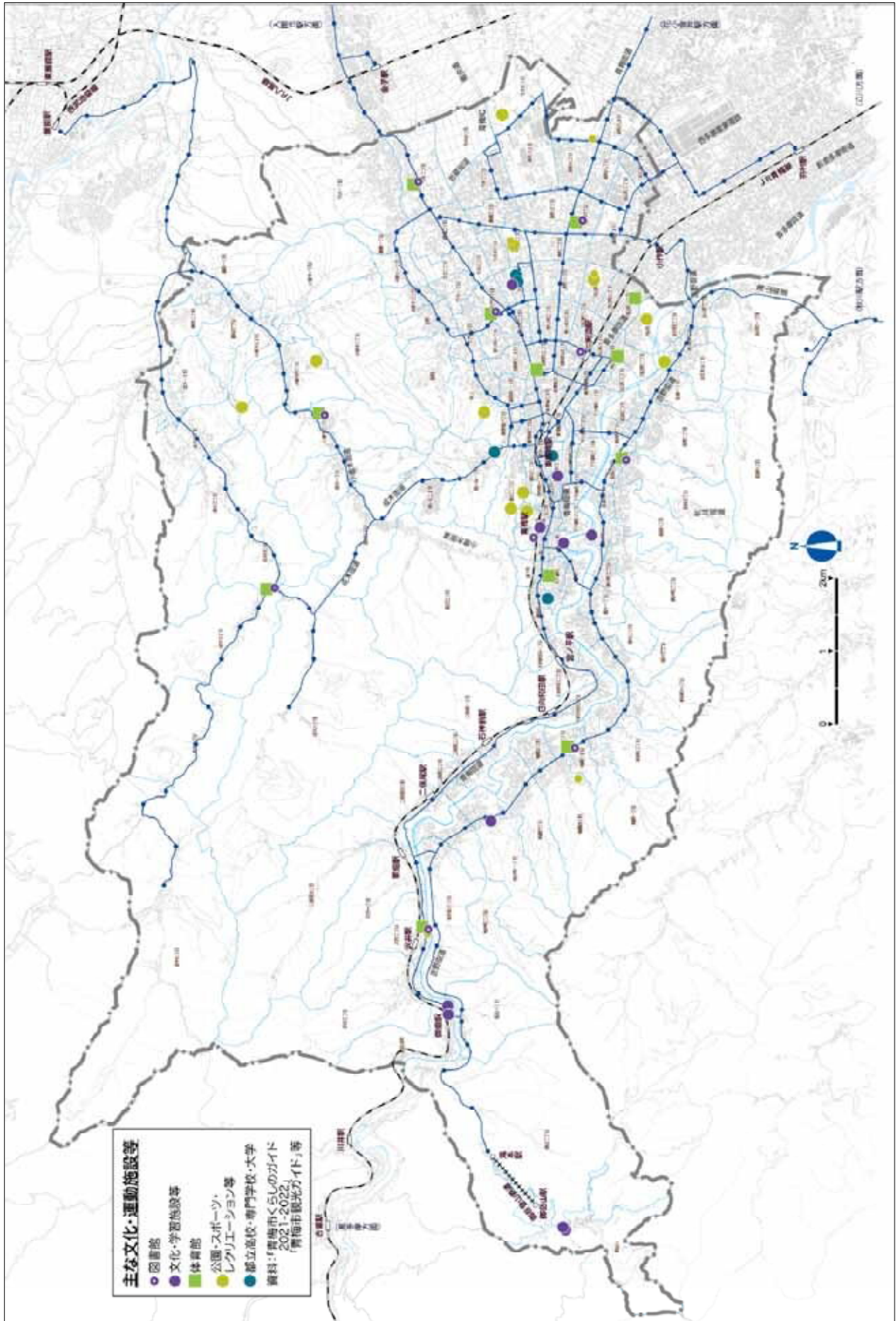


図 2-8 主な文化・運動施設等



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

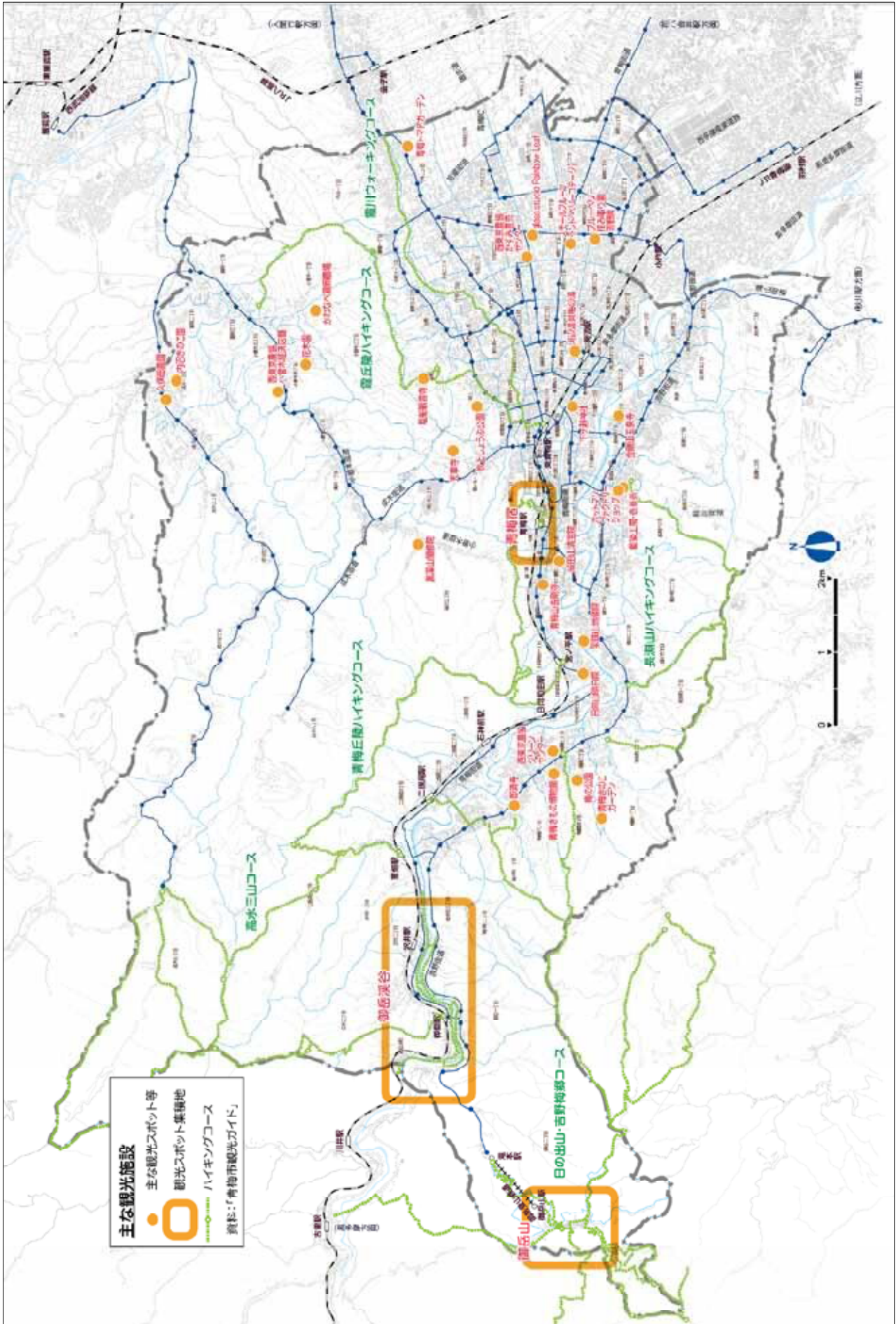
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-9 主な観光施設



(4) 観光

① 主な観光地への交通手段別来訪

下表は、交通手段別に市内の主な観光地を来訪者が多い順に示したものです。

観光のモビリティ・マネジメント*は、自動車利用者は公共交通への転換、公共交通利用者はさらなる公共交通の利用増進がポイントとなります。下表により観光地ごとに交通手段別の来訪者の多寡が分かるため、どこの観光地でどのような取組をすべきかの根拠データの1つとなります。

表 2-6 交通手段別の主な観光地（平成30年の平日）

交通手段	主な観光地（来訪者が多い順）	
公共交通	1. 武蔵御嶽神社	2. 塩船観音寺
	3. 東京バーディクラブ	4. 御岳山
	5. かんぼの宿青梅（現：亀の井ホテル青梅）	
	6. 総合体育館（現：住友金属鉦山アリーナ青梅）	
	7. 青梅リバーサイドパーク	
自動車	1. 東京バーディクラブ	2. 青梅ゴルフ倶楽部
	3. 青梅リバーサイドパーク	
	4. かんぼの宿青梅（現：亀の井ホテル青梅）	
	5. 塩船観音寺	6. 小澤酒造
	7. 武蔵御嶽神社	

出典：経済産業省と内閣官房による地域経済分析システム

② 市内の観光イベントに関すること

市外も含め公共交通利用が期待されるイベントについては、公共交通サイドからの移動支援が望まれます。

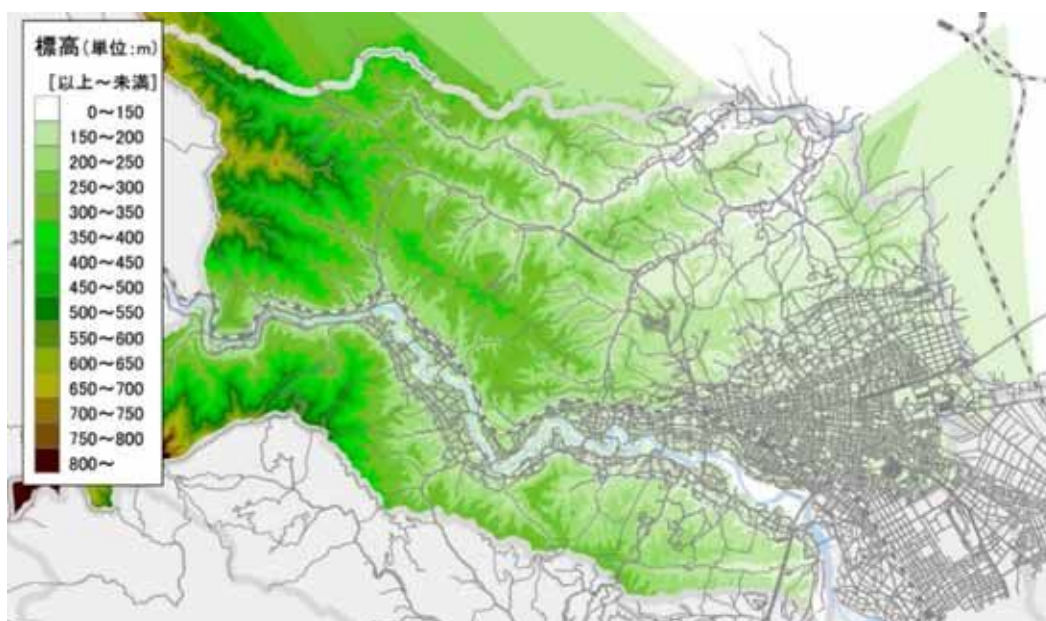
3 公共交通の状況

(1) 地形

本市は、東京都の北西部に位置し、秩父多摩甲斐国立公園の玄関口になっており、市街地部と山間部の境目にあります。北側、西側、南側は山岳地帯に囲まれ、市街地の南側には多摩川が流れています。このため、一部の地区では地形や道路条件に険しいところが見受けられ、鉄道と路線バスのサービス圏外*が存在します。



図 2-10 地形



出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）

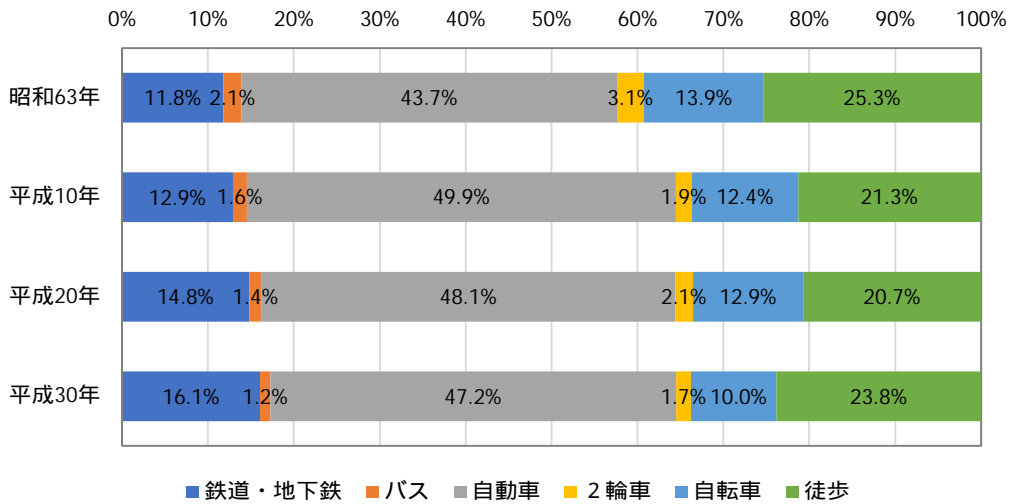
(2) 青梅市内の交通

①交通分担率

東京都市圏パーソントリップ調査*によると、市内の交通手段の分担率は、自動車が一番多く、その割合は平成10年から平成30年にかけて若干減少している傾向にあります。

鉄道の割合は増加傾向にあり、バスの割合は減少傾向にあります。

図 2-11 青梅市内の交通手段分担率

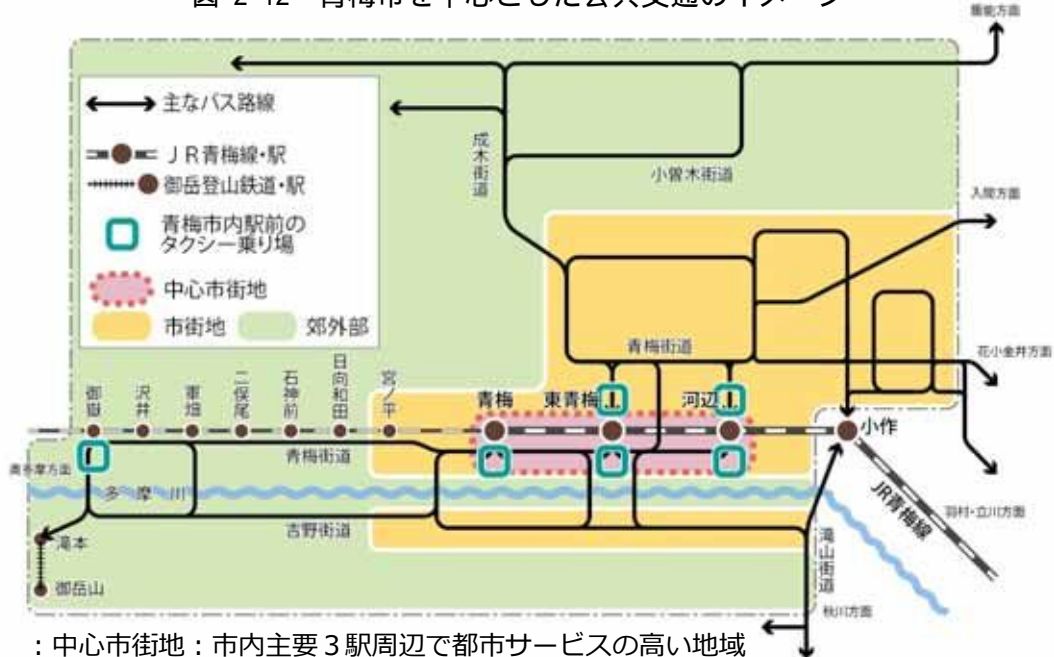


出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果

②公共交通のイメージ

JR青梅線が多摩川沿いを東西に貫き、中心市街地の拠点駅となる青梅駅、東青梅駅、河辺駅を中心に、路線バスやタクシー、御岳登山鉄道がサービスを展開しています。

図 2-12 青梅市を中心とした公共交通のイメージ



- ：中心市街地：市内主要3駅周辺で都市サービスの高い地域
- ：市街地：おおむね人口密度が40人/ha以上の地域
- ：郊外部：おおむね人口密度が40人/ha未満の地域

(3) 鉄道

①利用状況

新型コロナウイルス感染症の拡大時の令和3年度における市内の主要3駅（青梅駅、東青梅駅、河辺駅）の乗車人数の合計は、7,750千人/年です。その構成割合はJR河辺駅51%、JR東青梅駅26%、JR青梅駅23%となります。

推移をみると、平成25年度をピークに下降傾向にあり、令和2年度に急減しています。



出典：東京都総務局（東京都統計年鑑）

ただし令和3年度の出典：JR東日本ホームページ 各駅の乗車人員 2021年度

②取組

以下のような取組が進められています。

- ・青梅駅の「話せる指定席券売機」
- ・JR東日本アプリ/どこトレ
- ・定期外利用の発掘(アドベンチャーライン、沿線まちづくりとの連携)
- ・沿線小学校によるJR青梅線活性化のための取組

(4) 路線バス

① 運行便数の変化

主要駅前発の運行便数の総数は、令和2年度は649便、令和4年度は616便であり、33便（5%）の減少となっています。

青梅駅～中郷～小作駅（青21等）、小作駅～菅生高校～秋川駅（小06等）、河辺駅～塩船観音～小作駅（河11等）などの系統が減少しています。

また、河辺駅～明星大学（河13）、河辺駅～イオンモール方面（河15～17）、青梅駅～小作駅西口（青20）が廃止されました。一方で、小作駅～イオンモール経由～阿伎留医療センター（小07）が新設されました。

表 2-7 青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅発の平日便数の変化

発地	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和4－2年度
青梅駅前	239	234	232	▲ 7
東青梅駅北口	63	63	63	0
東青梅駅南口	33	32	32	▲ 1
河辺駅北口	95	92	91	▲ 4
河辺駅南口	37	33	33	▲ 4
小作駅東口	120	112	112	▲ 8
小作駅西口	62	60	53	▲ 9
合計	649	626	616	▲ 33

出典：各年度 青梅市公共交通ガイド

② 系統別路線……図2-14参照

小作駅～菅生高校や御岳駅～ケーブル下（滝本駅）などを除き、多くの系統が青梅駅、河辺駅、東青梅駅に乗り入れています。

③ バス停別運行本数（片道）〈平日〉〈日曜・祝日〉……図2-15、2-16参照

バス路線によるサービスを運行本数で見ると、主要3駅を擁する中心市街地が多い状況にあります。

一方で、成木、小曾木方面へ行く梅74甲系統および梅74乙系統や梅76甲系統は少ない状況にあります（小曾木方面の飯41系統、飯41-1系統と競合する区間は、少し多くなっています）。

青梅街道を通り J R 青梅線と並行する御11系統は、土休日のみ運行しています。

図 2-14 系統別路線バス（令和 4 年度）

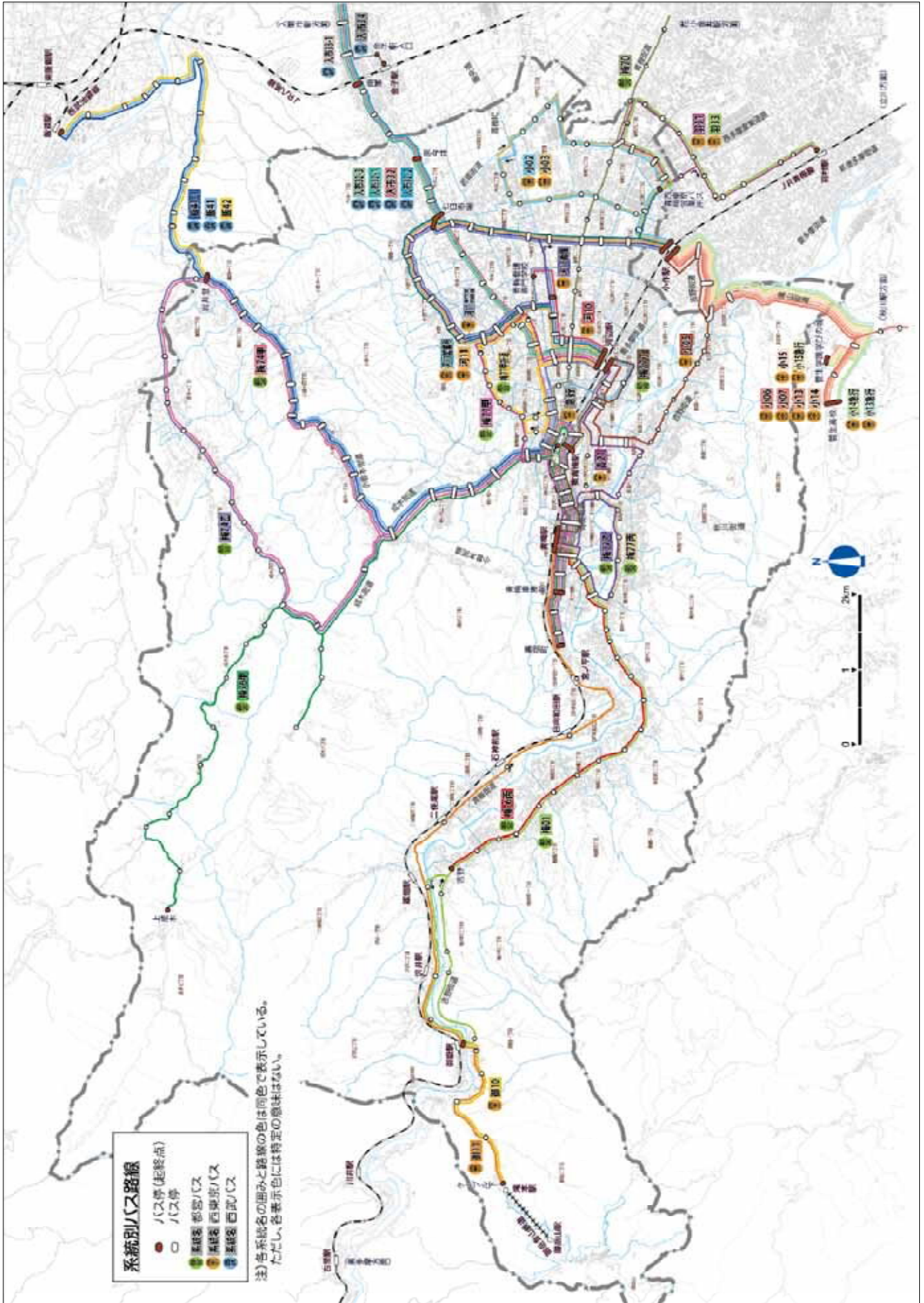
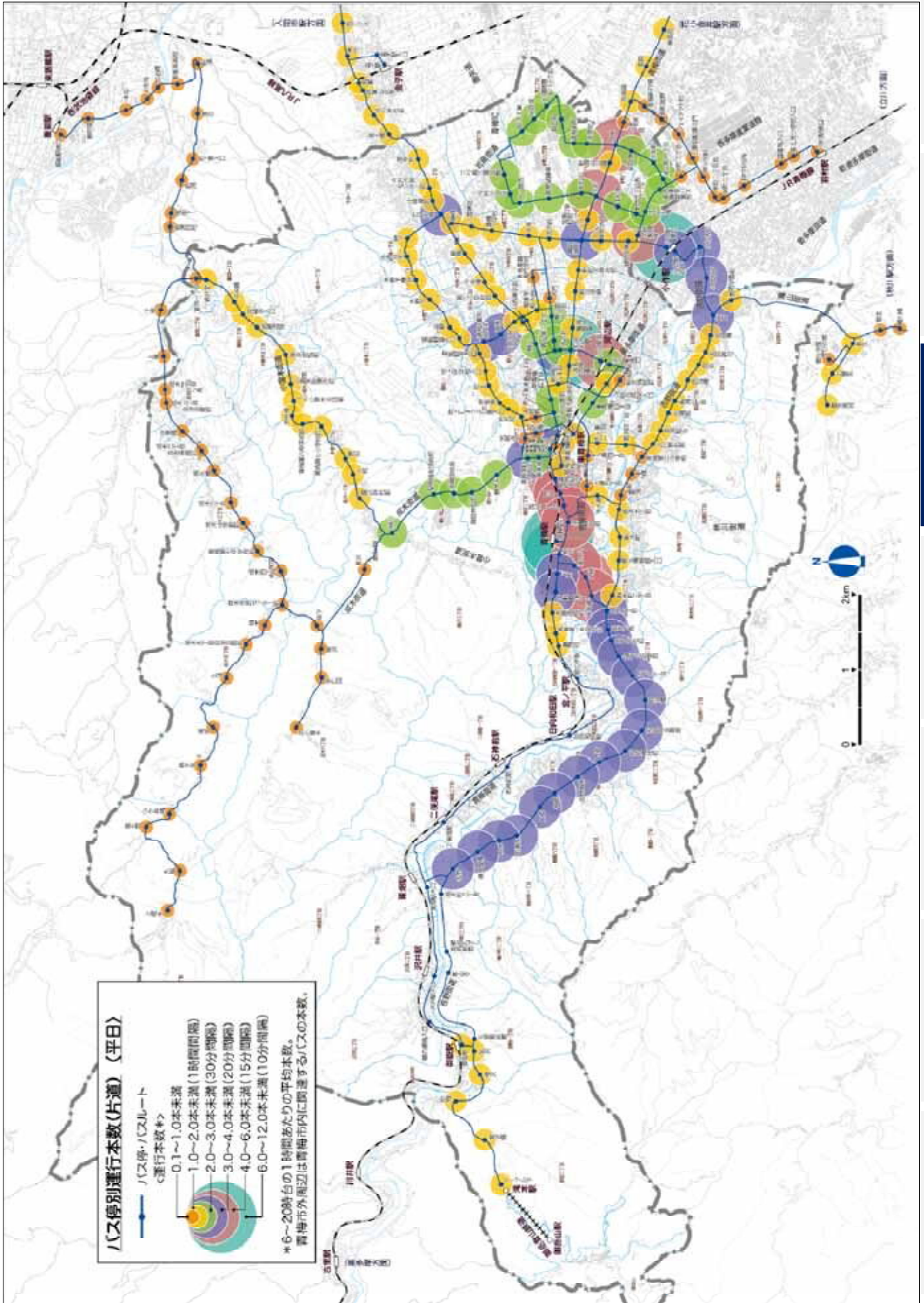


図 2-15 バス停別運行本数（片道） 平日（令和4年度）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

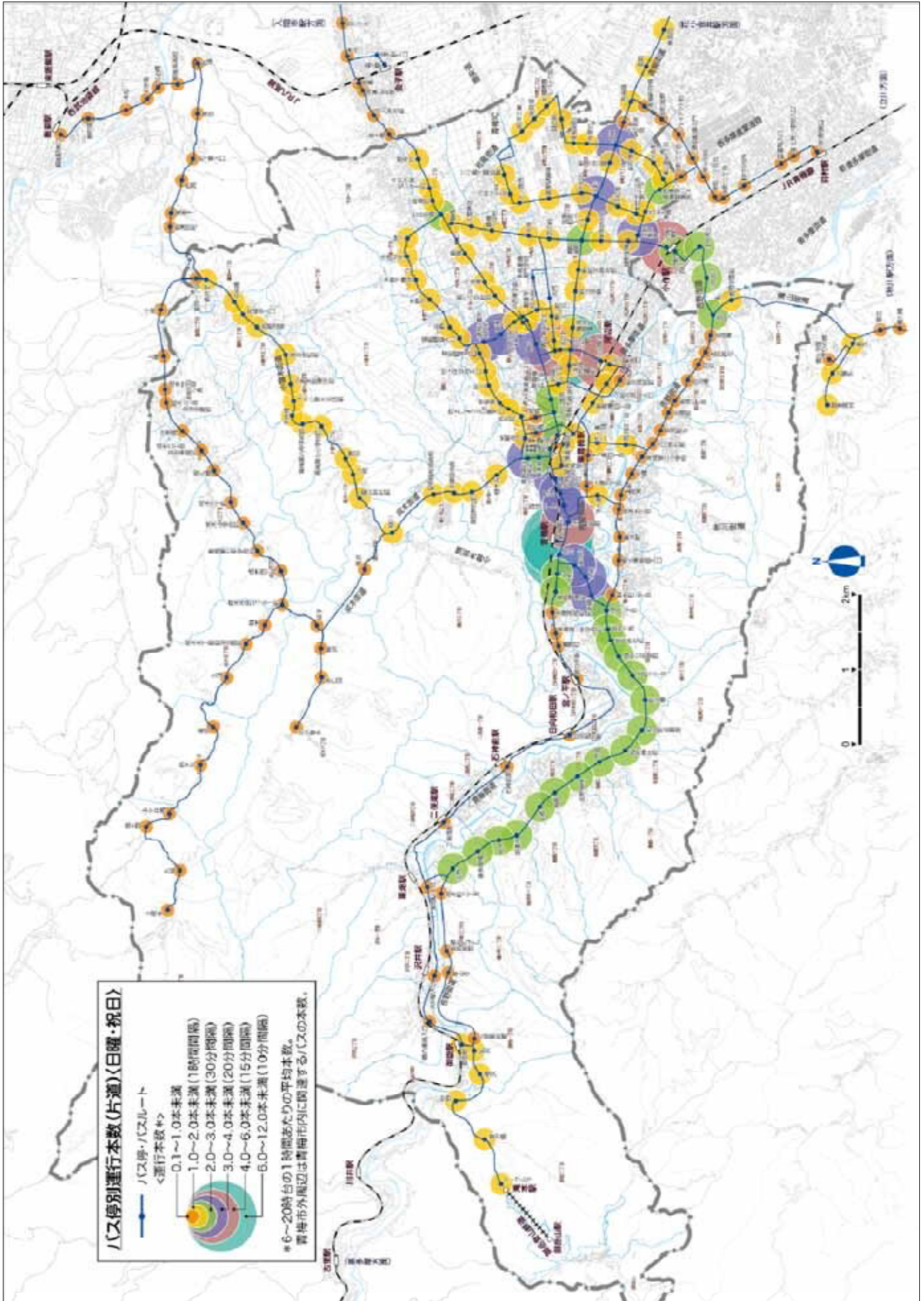
第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

図 2-16 バス停別運行本数(片道) 日曜・祝日 (令和4年度)



④取組

以下のような取組が進められています。

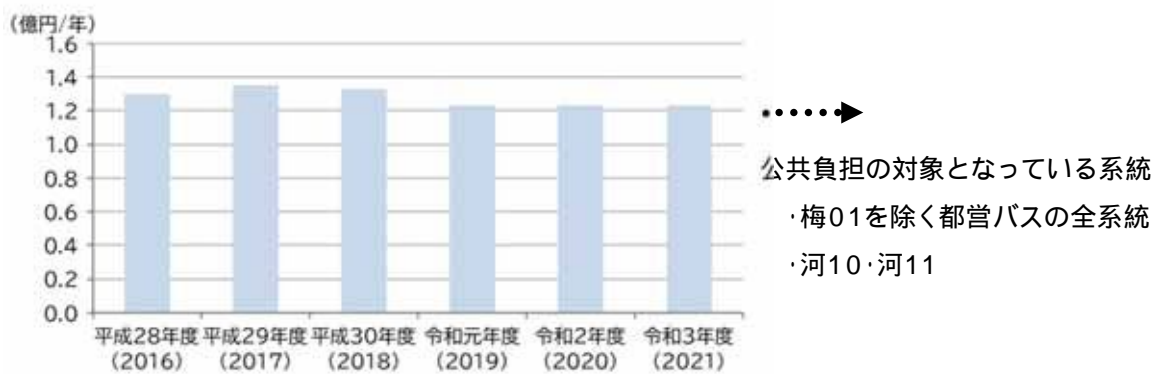
- ・新型コロナウイルス感染症対策(各社)
- ・絵画コンクール(都営)、にしちゅんパスポート65(西東京バス)、アプリの大幅なアップデート(西武バス)

⑤公共負担

現在、市内を運行する路線バスの多くは赤字路線となっており、本市は公費を使って赤字を補填すること(公共負担)で、路線バスを維持しています。

本市の公共負担は昭和59(1984)年から始まり、年間負担額は当初の1.3倍の約1億2千万円となっています。

図 2-17 青梅市の路線バス公共負担額(最近6年間)



(5) タクシー

①タクシー乗り場

タクシー乗り場は市内では、主要3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)と御嶽駅にあります。

②取組

以下のような取組が進められています。

- ・新型コロナウイルス感染症対策
- ・西多摩地域観光型MaaS*導入支援プロジェクト実証実験に参加
- ・各種サービス
 - ・スマートフォンで簡単・確実に呼べるアプリ【GO】
 - ・はぴママサポートタクシー
 - ・ユニバーサルデザインタクシー、ワゴンタクシー
 - ・定額タクシー など

(6) 鉄道と路線バスのサービス圏外*

① 鉄道と路線バスのサービス圏外の定義付け

鉄道と路線バスのサービス圏外は、青梅市公共交通基本計画（平成25年3月策定）を踏まえ、駅から700mまたはバス停から300m圏外とします。

② 鉄道と路線バスのサービス圏外の状況……図2-19参照

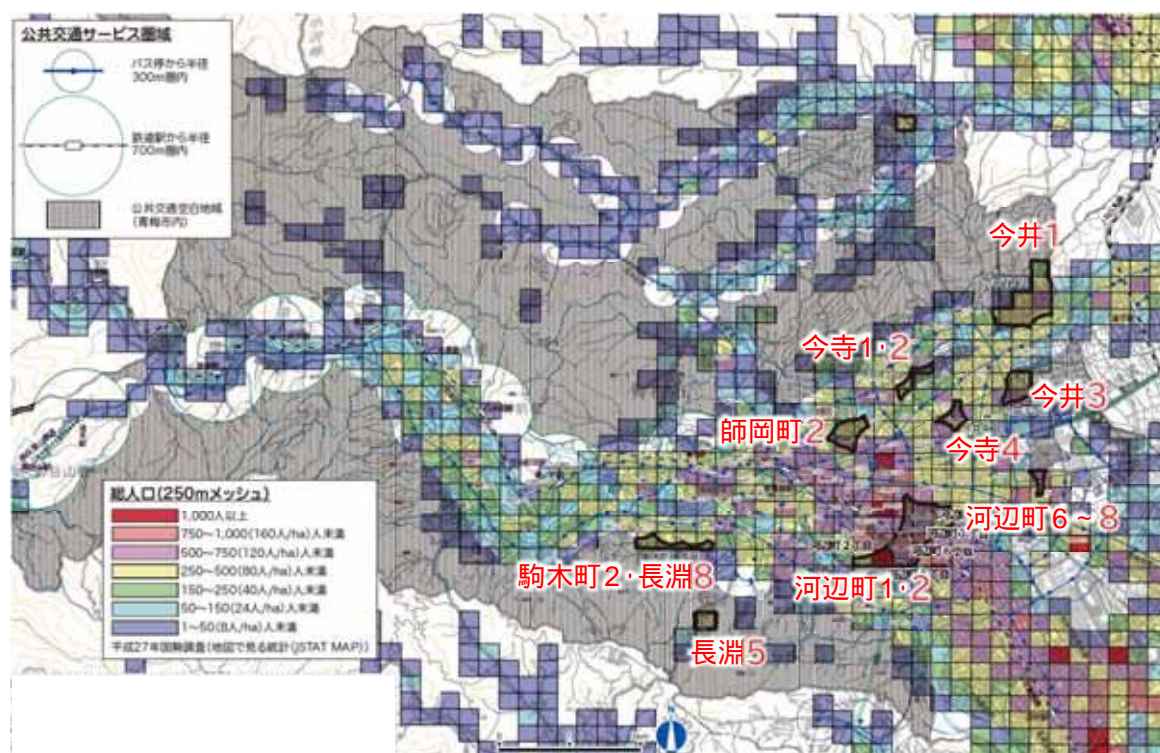
圏外は郊外部で広く占めますが、市街地内においてもみられます。

③ 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

圏外のうち人口集中地区と同じ密度となる40人/ha以上の主な地区は、以下のとおりです。

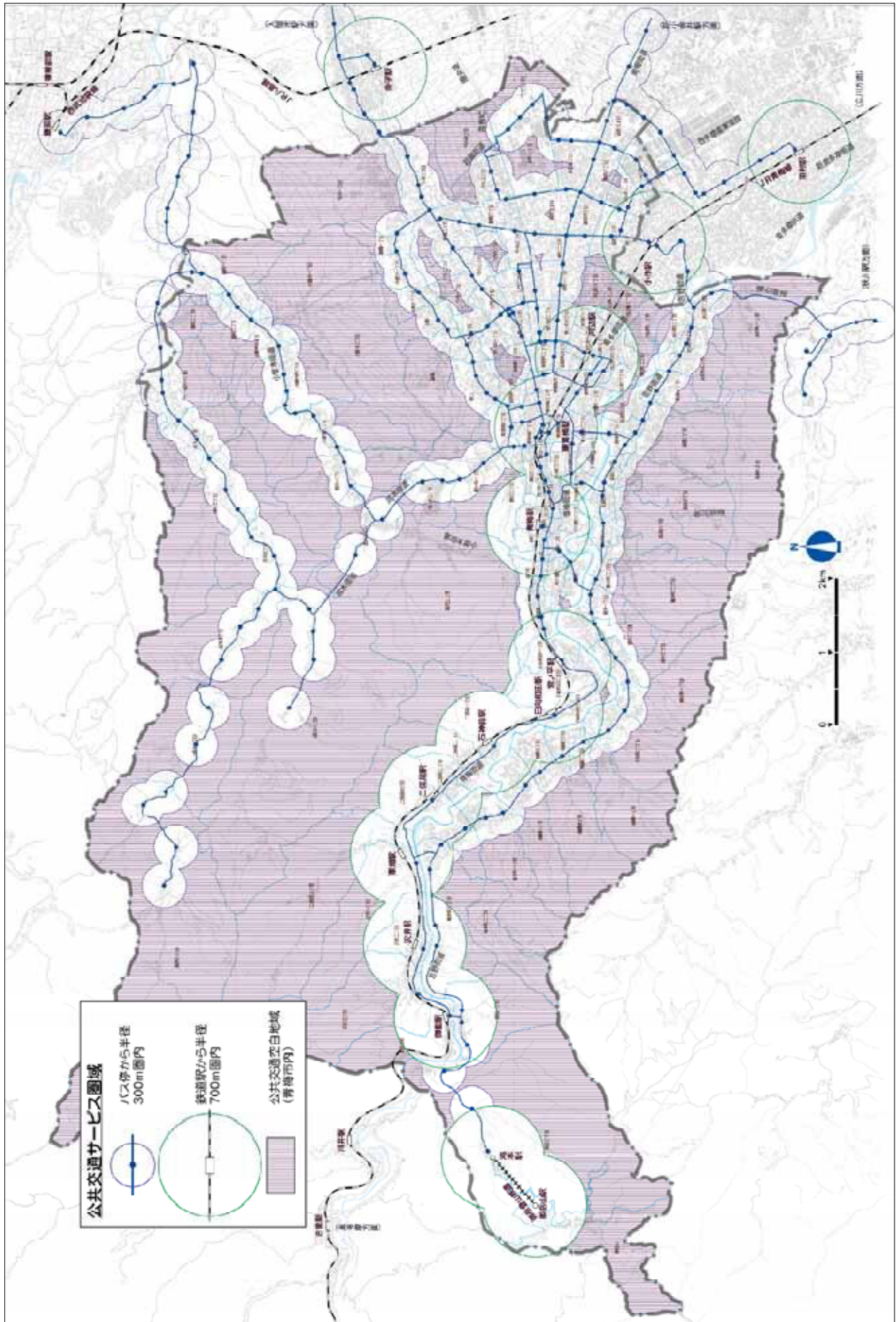
- ・駒木町2丁目・長淵8丁目
- ・長淵5丁目
- ・今寺1・2丁目、今寺4丁目
- ・師岡町2丁目
- ・河辺町1・2丁目、河辺町6～8丁目
- ・今井1丁目、今井3丁目

図 2-18 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



人口メッシュの出典：平成 27 年国勢調査

図 2-19 鉄道と路線バスのサービス圏外（鉄道駅から700mまたはバス停から300m圏外のエリア）



序章
計画の策定にあたって

第1章
青梅市の公共交通を
取り巻く状況把握

第2章
青梅市の公共交通に
関する状況把握

第3章
課題の整理

第4章
公共交通の基本的な
方針と目標

第5章
公共交通施策

第6章
計画の推進方策

(7) 地域の多様な輸送資源

例として、以下のような輸送資源があります。

- ・商業施設無料送迎バス ----- PLAZA5 無料らくらく送迎バス
- ・医療・福祉施設無料送迎バス ----- 病院無料送迎バス
- ・小学校スクールバス ----- 成木小学校スクールバス

①PLAZA5 無料らくらく送迎バス……図2-20参照

商業施設のPLAZA5（千ヶ瀬町3丁目）により、曜日ごとに4つの経路で運行されています。

表 2-8 運行状況

コース	時間帯	運行本数（平日）		備考
		青梅駅発	プラザ5発	
青梅駅シャトル	9～16	青梅駅発 10	プラザ5発 12	火曜日・土曜日
青梅街道コース	9～14	日向和田駐車場発 5	プラザ5発 5	水曜日・日曜日
小曾木街道コース	9～15	小曾木市民センター発 5	プラザ5発 6	木曜日
長淵・駒木・畑中循環コース	8～14	コース循環 5	プラザ5発 4	金曜日

出典：PLAZA5 ホームページ

②病院無料送迎バス……図2-20参照

市内の病院により、平日に一定の本数で運行されています。運行形態は主要な駅と病院を直行で結ぶ方式としています。来院者および関係者以外は乗車できません。

表 2-9 主な運行状況

施設所在地	起点	運行本数（平日）	施設数
東部地区	小作駅東口	往路 32本 復路 33本	3施設
中央部地区	河辺駅南口	往路 15本 復路 15本	2施設
北部地区	河辺駅北口	往路 14本 復路 18本	4施設

出典：各病院のホームページ

※このほかに東部地区と仏子駅、北部地区と飯能駅南口を連絡する便がある。

※施設所在地の地区の区分は7ページ参照。

③成木小学校スクールバス……図2-20参照

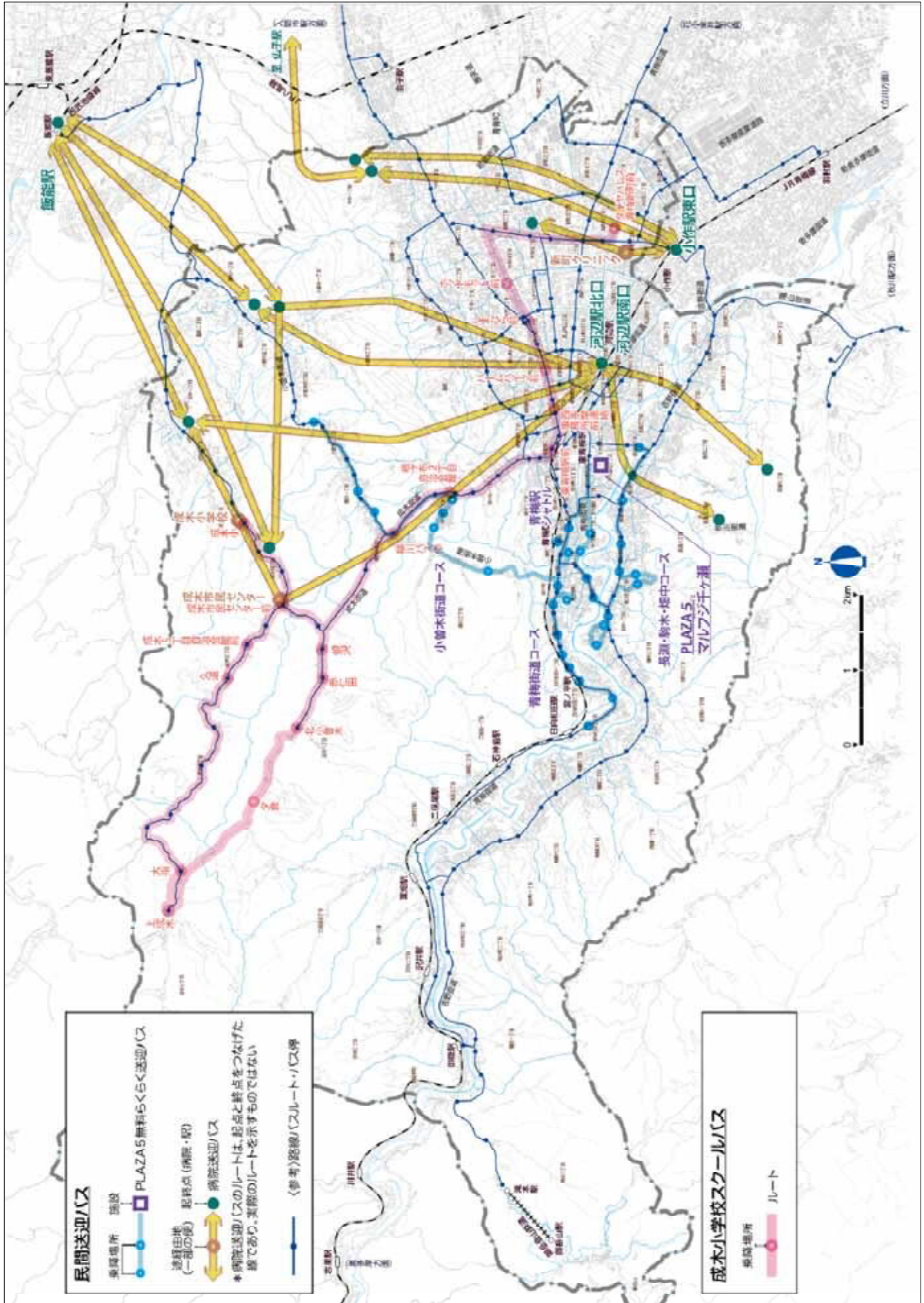
3校統合により開設した成木小学校について、旧校児童の遠距離通学と小規模特別認定校制度導入により遠距離通学となることから、スクールバスが設置されました。

表 2-10 成木小学校スクールバスの概要

項目	概要
対象者	青梅市立成木小学校児童
経緯	平成8年度に成木地区の3校（第八、第九、第十小学校）を統合し、成木小学校を開設 統合に伴い、第九、第十小学校の児童について、遠距離通学となることから、その通学手段を確保することになった。 平成21年度に小規模特別認定校制度を導入したことに伴い、遠距離通学となる児童に対して、スクールバスを適用
事業内容	成木7・8丁目から成木小学校へ向かう児童のため、民間バスに委託
車両の規模	46人乗りバス（正座席37人、補助席8席）
運行状況	月～金：週5日（年間210日） 契約時間：7時～18時 運行本数：朝1便（8：00着）、午後1～3便（14：35発、15：45発、17：00発）ただし時程により運行調整
利用状況	朝1便あたりの平均は 平成23年度：約30人 令和3年度：32人（実数）
運行コース	新町～今寺～野上～師岡～東青梅～柳川～蜷沢～北小曾木～上成木～成木市民センター～成木小学校
運行経費	平成23年度：約430万円 令和3年度：約927万円

出典：青梅市公共交通基本計画（平成25年3月）教育委員会ヒアリング

図 2-20 地域の多様な輸送資源



4 市民ニーズ（市民アンケートの実施と分析）

（1）実施概要

調査名：青梅市の地域公共交通に関するアンケート調査

調査の目的：市民の日常生活における移動を支える公共交通サービスに関する課題を抽出するとともに、公共交通網の見直しに向けて市民の意向を反映すること。

調査対象者：令和4年1月1日現在、満18歳以上の市民の中から、無作為に抽出した3,000名。郵送およびウェブサイトで回答受付。

実施期間：令和4年2月4日（金）～2月25日（金）

回収結果：2,991票配布に対して1,173票の回収で、回収率は39.2%

表 2-11 アンケートの配布・回収結果

	郵送	ウェブ	計
配付数	3,000票		
有効配付数	2,991票		
回収数	987票	186票（※）	1,173票
回答者数	1,824人	346人	2,170人
有効回収率	33.0%	6.2%	39.2%
回答者数／回収数	1.85	1.86	1.85

188票の回答があったが、2票は未記入。

（2）全市結果（概要）

- ・利用できる乗り物を持っていない人は約7%です。
- ・日常の外出で困っている人は、年代は10・20代と70代、目的は買物や通勤・通学です。その理由は、「希望の時間にバスがない」「手段がなく徒歩や自転車は大変」「坂で大変」です。
- ・駅までの交通手段で「自家用車」と「家族の送迎」に着目すると、小作駅、東青梅駅、河辺駅が10%以上あります。
- ・自宅からバス停までは、5～7分未満の約16%が最も多い状況にありますが、10分以上は約9%です。特に、時間がかかるバス停は11あります。
- ・路線バスの改善要望は、「本数」と「路線維持」と「新設」です。
- ・路線バスに公共負担があることを認識していないのは約74%ですが、平成23年度調査では約77%でしたので、周知が浸透されているとはいえません。
- ・路線バスは「維持すべき」が多く「対策を講ずべき」が続きます。平成23年度調査とくらべると逆転しています。
- ・新たな市民参加型の公共交通利用促進策に関心がある人が、一定程度います。

①属性

乗り物がある人は、「自分で運転する自動車」の68.8%が最も多く、「自転車」の38.2%が続きます。「自分で運転する自動車」と「乗せてもらう自動車」をあわせると、90.1%になります。

Q2. 世帯構成 (世帯)

SA	割合
1 一世代 (一人)	11.6%
2 一世代 (二人以上)	42.5%
3 二世代 (親と子など)	38.4%
4 三世代 (親と子と孫など)	5.5%
5 その他	0.3%
無回答	1.8%
合計(人)	100%

Q7. 運転免許証 (個人)

SA	割合
1 所持している	82.2%
2 所持しているが、自主返納を考えている	1.3%
3 所持していたが、自主返納した	2.5%
4 所持していない (免許更新せず失効した方を含む)	13.0%
無回答	0.9%
合計(人)	100%

Q5. 年齢 (個人)

SA	割合
1 18歳未満	0.7%
2 18~19歳	1.1%
3 20~29歳	5.8%
4 30~39歳	7.1%
5 40~49歳	14.1%
6 50~59歳	20.3%
7 60~69歳	22.4%
8 70~74歳	17.2%
9 75歳以上	10.0%
無回答	1.3%
合計(人)	100%

Q8. 自動車やバイク、自転車など、普段自由に利用できるもの (個人)

MA	割合
1 自分で運転する自動車を持っている	68.8%
2 乗せてもらう自動車がある	21.3%
3 バイクを持っている	5.9%
4 自転車を持っている	38.2%
5 利用できる乗り物は持っていない	6.6%
6 その他	0.1%
無回答	0.9%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

②日常生活における外出の移動の困難さ

日常の外出で、「困っている」は14.2%ですが、年齢別では18~19歳・20歳台と70歳台以上が多い状況にあります。また移動目的は、「買物」の33.4%が最も多く、「通勤」の23.7%、「通院」の19.8%が続きます。

困っている人の理由は、「路線バスはあるが、希望の時間に合わない」の51.3%が最も多く、「交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変」の39.6%、「どこに行くにも坂があるため、大変」の37.7%が続きます。交通手段がないまたは遠いことを問題としているのは95.2%で、路線バスを問題としているのは93.5%です。

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか (個人)

SA	割合
1 困っている	14.2%
2 困っていない	82.9%
無回答	2.9%
合計(人)	100%

Q11. 日常生活での「外出時の移動」で、困っていますか (個人) × Q5. 年齢 (個人)

SA	外出時の移動	
	年齢	割合
1 18歳未満		13.3%
2 18~19歳		34.8%
3 20~29歳		19.2%
4 30~39歳		14.3%
5 40~49歳		10.7%
6 50~59歳		11.6%
7 60~69歳		10.7%
8 70~74歳		15.2%
9 75歳以上		24.0%
無回答		25.0%
合計(人)		14.2%

Q12. 日常生活での「外出時の移動」で、困っている場合の移動内容 (個人)

※Q11: 困っている人

3. 移動目的

SA	割合
1 通勤	23.7%
2 通学	3.9%
3 買物	33.4%
4 通院	19.8%
5 その他	10.1%
無回答	9.1%
合計(人)	100%

Q13. 「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容 (個人)

※Q11: 困っている人

MA	割合
1 交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変	39.6%
2 交通手段がなく、送迎やタクシーが必要	20.5%
3 路線バスはあるが、希望の時間に合わない	51.3%
4 自宅などの出発地から、利用するバス停が遠い	23.1%
5 施設などの目的地から、利用するバス停が遠い	12.0%
6 どこに行くにも坂があるため、大変	37.7%
7 近くに病院やスーパー・コンビニがない	35.4%
8 身体に障がいがあり、路線バスを利用しづらい	7.1%
9 その他	11.7%
無回答	5.8%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

③自宅から駅までの移動、鉄道の利用

自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の駅までの交通手段は、「徒歩」の53.7%が最も多く、「路線バス」の15.9%、「自転車」の12.5%、「自家用車」の10.1%が続きます。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

1. 普段の鉄道利用

SA	割合
1 利用する	51.1%
2 利用しない	46.9%
無回答	2.1%
合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人
3. 駅までの交通手段

SA	割合
1 徒歩	53.7%
2 自転車	12.5%
3 バイク	1.4%
4 自家用車	10.1%
5 路線バス	15.9%
6 家族の送迎	4.8%
7 タクシー	0.5%
8 その他	0.0%
無回答	1.3%
合計(人)	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人
5. 鉄道の利用目的

SA	割合
1 通勤	31.4%
2 通学	4.7%
3 買物	32.1%
4 通院	7.9%
5 その他	20.4%
無回答	3.4%
合計(人)	100%

駅ごとにみると、市内の駅までは「徒歩」が最も多い状況にあります。徒歩以外では、「路線バス」が青梅駅、小作駅、御嶽駅で20%台にあります。また、「自転車」が小作駅で23.8%、石神前駅、河辺駅、日向和田駅で10%台にあります。

また、「自家用車」と「家族の送迎」に着目すると、小作駅で24.9%、東青梅駅で15.3%、河辺駅で12.3%と、いずれも10%以上あります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人
2. 最寄りの駅名 × 3. 駅までの交通手段

SA	路線	駅	交通手段							割合	
			1 徒歩	2 自転車	3 バイク	4 自家用車	5 路線バス	6 家族の送迎	7 タクシー		
1	JR青梅線	青梅駅	60.3%	2.2%	2.9%	6.6%	25.7%	2.2%	0.0%	0.0%	100%
2		東青梅駅	64.2%	5.3%	1.6%	9.5%	12.1%	5.8%	1.1%	0.5%	100%
3		河辺駅	58.6%	12.9%	1.2%	8.1%	13.5%	4.2%	0.9%	0.6%	100%
4		宮ノ平駅	96.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
5		日向和田駅	81.3%	10.4%	0.0%	0.0%	2.1%	6.3%	0.0%	0.0%	100%
6		石神前駅	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
7		二俣尾駅	96.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	100%
8		軍畑駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
9		沢井駅	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
10		御嶽駅	80.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
11		小作駅	28.9%	23.8%	1.1%	18.3%	20.9%	6.6%	0.0%	0.4%	100%
12		羽村駅	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
13		川井駅	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	無回答・青梅線以外の駅		23.7%	16.9%	0.0%	13.6%	23.7%	5.1%	0.0%	16.9%	100%
	合計(人)		53.5%	12.9%	1.3%	10.7%	15.9%	4.9%	0.4%	1.3%	100%

自宅からの鉄道利用で、「利用する」と回答した人の最寄り駅は、「河辺駅」の30.1%が最も多く、「小作駅」の24.6%、「東青梅駅」の17.1%、「青梅駅」の12.3%が続きます。青梅駅より西側のJR青梅線の市内の駅をあわせると、10.6%になります。

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

2. 最寄りの駅名

SA	路線	駅	実数	割合
1	JR青梅線	青梅駅	136	12.3%
2		東青梅駅	190	17.1%
3		河辺駅	333	30.1%
4		宮ノ平駅	25	2.3%
5		日向和田駅	48	4.3%
6		石神前駅	6	0.5%
7		二俣尾駅	25	2.3%
8		軍畑駅	3	0.3%
9		沢井駅	4	0.4%
10		御嶽駅	5	0.5%
11		小作駅	273	24.6%
12		羽村駅	1	0.1%
13		川井駅	0	0.0%
14	JR八高線	金子駅	7	0.6%
15	御岳登山鉄道	滝本駅	0	0.0%
16		御岳山駅	0	0.0%
17	西武池袋線	飯能駅	3	0.3%
18		入間市駅	1	0.1%
無回答			48	4.3%
合計(人)			1,108	100%

Q14. 自宅からの鉄道利用について（個人）

※Q14-1：鉄道を利用する人

5. 鉄道の利用目的

SA	割合
1 通勤	31.4%
2 通学	4.7%
3 買物	32.1%
4 通院	7.9%
5 その他	20.4%
無回答	3.4%
合計(人)	100%

Q18. JR青梅線を利用しやすくするために必要なこと（個人）

MA	割合
1 運行本数を増やす	32.9%
2 始発便をもっと早くする	6.5%
3 終発便をもっと遅くする	9.2%
4 青梅特快を増便する	43.1%
5 遅延しない	14.3%
6 駅施設の改善	18.8%
7 特になし（現状のままでよい）	29.9%
8 その他	5.1%
無回答	6.0%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

④自宅からバス停までの移動

自宅からバス停までの所要時間は、「5～7分未満」の15.9%が最も多く、「3分未満」の10.0%、「3～5分未満」の7.7%が続きます。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

3. バス停までの所要時間

SA	割合
1 3分未満	10.0%
2 3～5分未満	7.7%
3 5～7分未満	15.9%
4 7～10分未満	2.4%
5 10～15分未満	5.9%
6 15～20分未満	2.0%
7 20～25分未満	0.5%
8 25分以上	0.3%
無回答	55.2%
合計(人)	100%

自宅からバス停までの所要時間が10分以上と回答した割合が30%以上のバス停は、全回答のあった154のバス停のうち27のバス停となります。50%以上であると下の枠内に示す11のバス停となります（ただし駅前にあるバス停は除きます）。

長淵一丁目	上長淵	霞台第二住宅	木野下	新田山公園	市営住宅
三ツ原工業会館	常福寺入口	岩蔵温泉	成木市民センター前	成木四丁目	

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）
2. 最寄りのバス停名(1)× 3. バス停までの所要時間（割合が30%以上）

SA	地区(町)	バス停名	バス停までの所要時間			割合計
			10分未満	10分以上	無回答	
6	本町	青梅駅前	41.2%	47.1%	11.8%	100%
11	裏宿町	裏宿町	11.1%	44.4%	44.4%	100%
24	長淵	長淵一丁目	40.0%	60.0%	0.0%	100%
26	長淵	上長淵	50.0%	50.0%	0.0%	100%
49	野上町	霞台第二住宅	0.0%	50.0%	50.0%	100%
51	大門	塩船観音入口(都営バス)	60.0%	40.0%	0.0%	100%
53	塩船	塩船観音入口(西東京バス)	66.7%	33.3%	0.0%	100%
55	木野下	木野下	0.0%	100.0%	0.0%	100%
65	東青梅	東青梅駅北口	25.0%	50.0%	25.0%	100%
78	新町	新田山公園	0.0%	100.0%	0.0%	100%
79	新町	鈴法寺跡	16.7%	33.3%	50.0%	100%
95	河辺町	河辺駅南口	48.5%	36.4%	15.2%	100%
97	河辺町	河辺駅北口	58.6%	31.0%	10.3%	100%
100	藤橋	市営住宅	33.3%	66.7%	0.0%	100%
103	今井	今井市民センター前	64.7%	35.3%	0.0%	100%
104	今井	今井三丁目	55.6%	44.4%	0.0%	100%
106	今井	三ツ原工業会館	25.0%	50.0%	25.0%	100%
107	今井	七日市場	37.5%	37.5%	25.0%	100%
108	今井	三ツ原西	66.7%	33.3%	0.0%	100%
119	梅郷	吉野梅林	53.3%	33.3%	13.3%	100%
123	柚木町	柚木	66.7%	33.3%	0.0%	100%
128	富岡	常福寺入口	0.0%	100.0%	0.0%	100%
129	富岡	岩蔵温泉	20.0%	80.0%	0.0%	100%
138	黒沢	柳川	46.2%	30.8%	23.1%	100%
144	成木	成木市民センター前	0.0%	100.0%	0.0%	100%
145	成木	成木四丁目	0.0%	100.0%	0.0%	100%
152	市外	小作駅東口(羽村市)	0.0%	100.0%	0.0%	100%
		無回答	4.2%	1.3%	94.5%	100%
		合計(人)	36.0%	8.8%	55.2%	100%

⑤路線バスの利用

自宅からの路線バス利用は、「利用する」が22.8%で、「利用しない」が74.8%です。平成23年度調査の「利用する」は21%であり、同様の傾向にあります。

利用頻度は、「週5日以上」「週3～4日」ともに7.9%です。平成23年度調査の「週5日以上」は13%、「週3～4日」は15%であったことから、かなり低下しています。

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

1. 普段の路線バス利用

SA	割合
1 利用する	22.8%
2 利用しない	74.8%
無回答	2.4%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

5. 路線バスの利用目的

SA	割合
1 通勤	25.5%
2 通学	2.2%
3 買物	30.4%
4 通院	13.0%
5 その他	23.1%
無回答	5.9%
合計(人)	100%

Q15. 自宅からの路線バス利用について（個人）

※Q15-1：路線バスを利用する人

7. 路線バスの利用頻度

SA	割合
1 週5日以上	7.9%
2 週3～4日	7.9%
3 週1～2日	15.2%
4 週1日未満	46.8%
無回答	22.3%
合計(人)	100%

改善要望で最も多いのは「本数に関すること」の54.2%、次いで「路線維持、新設に関すること」の26.9%です。

Q17. 青梅市内の「現在の路線バスのサービス」についての改善要望（個人）
※Q15-1：路線バスを利用する人（改善要望がある方）

MA	割合
1 本数：全般	21.4%
2 本数：時間(帯)	21.4%
3 本数：経路、系統	11.4%
4 乗り継ぎ改善	11.4%
5 路線維持、新設	26.9%
6 運転・走行・車内環境	14.9%
7 バス停	6.5%
8 バス車両	6.0%
9 その他（改善要望以外）	3.5%
合計(人)	100%
合計(件)	-

⑥ タクシーの利用

タクシーを利用しやすくするために必要なことは、「特になし（現状のままでよい）」の42.7%が最も多く、「定額運賃制度の導入」の32.0%、「予約しやすくする」の23.0%が続きます。

Q19. タクシーを利用しやすくするために必要なこと（個人）

MA	割合
1 予約しやすくする	23.0%
2 車両の乗降が楽にできる	7.5%
3 車いすの乗降ができる	7.4%
4 定額運賃制度（※）の導入	32.0%
5 特になし（現状のままでよい）	42.7%
6 その他	6.0%
無回答	8.0%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

※指定された乗車エリアから目的地まで、あらかじめ決められた定額運賃でタクシーを利用できる制度

⑦ 路線バスの今後の維持・継続

路線バスの必要性は、「必要な時にないと困る」の60.2%と、「将来ないと困る」の60.1%が多く、「駅から遠い人やクルマのない人には必要」の53.2%が続きます。

路線バスへの公共負担は、「知らなかった」をあわせると74.2%になります。平成23年度調査では、あわせて77%でしたので、若干の減少はみられるものの、周知が浸透されているとはいえません。

Q20. 地域を運行する路線バスの必要性について（世帯）

MA	割合
1 家族の日常生活には、なくてはならない交通手段である	19.1%
2 普段は利用していないが、必要な時にないと困る	60.2%
3 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いと困る	60.1%
4 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	53.2%
5 あまり必要性を感じない	2.9%
6 わからない	0.6%
無回答	3.6%
合計(人)	100%
無回答除く合計(件)	-

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）

1. 青梅市の路線バスに関する公共負担の状況について

SA	割合
1 知っていた	23.2%
2 路線バスの赤字は知っていたが、赤字への補助（公共負担）は知らなかった	24.2%
3 知らなかった	50.0%
無回答	2.6%
合計(人)	100%

路線バスを維持するための公共負担は、「維持すべき」の35.0%が最も多く、「高いので対策を講ずべき」の33.1%が続きます。平成23年度調査では、前者は44%、後者は47%でした。

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）
2.現在の路線バスを維持するための公共負担について

SA		割合
1	さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき	10.0%
2	公共負担をそのまま継続して、路線バスを維持していくべき	35.0%
3	公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、対策を講ずべき	33.1%
4	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	2.2%
5	わからない	10.6%
6	その他	5.6%
	無回答	3.5%
	合計(人)	100%

Q21. 青梅市の路線バスに関する公共負担について（世帯）
2.現在の路線バスを維持するための公共負担について（その他）

MA		割合
1	バス車両の小型化	24.2%
2	コミュニティバス等の運行	22.7%
3	運賃補助の低減等	6.1%
4	運行、運営内容等の効率化、利便性向上	34.8%
5	全般的な対策	19.7%
	合計(人)	100%
	合計(件)	-

⑧市民参加型の公共交通利用促進策

市民参加型の公共交通利用促進策は、「J R 青梅線を活性化する応援隊」の36.6%が最も多く、「公共交通サポーター制度」の32.7%が続きます。

Q23. 市民参加型の公共交通利用促進策について、関心があるもの（世帯）

MA		割合
1	公共交通の写真展（駅やバス停、車両などの入った風景写真を募集）	16.0%
2	公共交通サポーター制度（※）	32.7%
3	公共交通検定（青梅市内の公共交通に関するご当地検定）	7.0%
4	J R 青梅線を活性化する応援隊（青梅市と近隣自治体が連携してJ R 青梅線の利用を促進）	36.6%
5	その他	10.9%
	無回答	24.8%
	合計(人)	100%
	無回答除く合計(件)	-

※施設の清掃・美化やバス停敷地を提供してくれる町会や商店会、事業所、学校、有志などを募集

⑨平成23年度アンケート調査との比較

次ページに示すとおりです。

表 2-12 平成 23 年度アンケート調査との比較

	平成 23 年度調査 (%)	令和 3 年度調査 (%)
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 配布回収：平成 23 年 12 月 配布数：3,000 票 回収数：1,231 票 回収率：41% 	<ul style="list-style-type: none"> 配布回収：令和 4 年 2 月 配布数：2,991 票 回収数：1,173 票 …新型コロナウイルス感染症の拡大時 回収率：39%
年齢	・60 歳以上 (45※)	・60 歳以上 (50) …上昇
外出時の移動	・困っている (25)	・困っている (14) …低下
「外出時の移動」で、困っている、不便を感じている内容	1 位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (34) 2 位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (24)	1 位：路線バスはあるが、希望の時間に合わない (51) …上昇 2 位：交通手段がなく、徒歩や自転車利用は大変 (40)
最寄り駅	1 位：河辺 (33) 2 位：小作 (24) 3 位：東青梅 (18) 4 位：青梅 (13)	1 位：河辺 (30) …上昇 2 位：小作 (25) 3 位：東青梅 (17) …不変 4 位：青梅 (12)
最寄りの駅までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩 (54) 自転車・バイク (15) 自家用車 (11) 路線バス (19) 	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩 (54) 自転車・バイク (14) 自家用車と家族の送迎 (15) 路線バス (16) …低下
自宅からの路線バス利用	・利用する (21)	・利用する (23)
路線バスの利用目的	1 位：通勤・通学 (27) 2 位：買物 (25) 3 位：病院 (17)	1 位：買物 (30) …通勤・通学から買物 2 位：通勤・通学 (28) 3 位：通院 (8)
自宅からの路線バス利用の頻度	<ul style="list-style-type: none"> 週 5 日以上 (13) 週 3～4 日 (15) 週 1～2 日 (26) 週 1 日未満 (46) 	<ul style="list-style-type: none"> 週 5 日以上 (8) 週 3～4 日 (8) …低下 週 1～2 日 (15) 週 1 日未満 (47)
路線バスサービスの「満足+やや満足」	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路、バスの行先 (56) 始発時刻 (平日) (35) 始発時刻 (休日) (33) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路、バスの行先 (31) 始発時刻 (平日) (22) …低下 始発時刻 (休日) (19)
路線バスサービスの「やや不満+不満」	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数 (平日) (42) 運行本数 (休日) (39) バス停でのバス待ち環境 (34) 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数 (平日) (50) …上昇 運行本数 (休日) (45) バス停でのバス待ち環境 (27) …低下
路線バスの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活に必要である (20) 必要な時にないと困る (30) 将来ないと困る (20) 不便な人に必要である (26) 	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活に必要である (19) 必要な時にないと困る (60) …上昇 将来ないと困る (60) 不便な人に必要である (53)
路線バスへの公共負担があること	・知らなかった (77)	・知らなかった (74) …不変
路線バスを維持するためのあり方	1 位：補助額が高く対策を (48) 2 位：負担を継続して維持 (43) 3 位：負担を増やし改善 (6)	1 位：負担を継続して維持 (35) …対策から維持へ 2 位：補助額が高く対策を (33) 3 位：負担を増やし改善 (10)

※平成 23 年度調査では、45～64 歳 (34)、65 歳以上 (37) という区分であったため、令和 3 年度調査に合わせることにし 45～64 歳の 34 を年齢で按分して 60 歳以上として推計。

(3) 地区別結果（概要）

11地区別結果をみると、以下のことがいえます。

- ・各地区からの路線バスの行き先は、青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅を擁する地区等が多い状況にあります。
- ・外出で困っている人の割合が多いのは、長淵、小曾木、成木、今井地区ですが、人口指標で共通するのは、低密度・高い人口減少率・高い高齢化率です。
- ・最寄りの駅まで時間のかかる地区のうち、路線バス利用より自家用車・家族送迎の割合が高いのは、小曾木、成木地区です。
- ・バス停まで時間のかかる地区は、長淵、小曾木、今井地区ですが、いずれも路線バスサービスに対して高い不満を持っています。
- ・新たな公共交通や路線バスの新設を望む意見が多いのは、長淵、大門、小曾木、河辺地区です。

図 2-21 11地区と構成する町



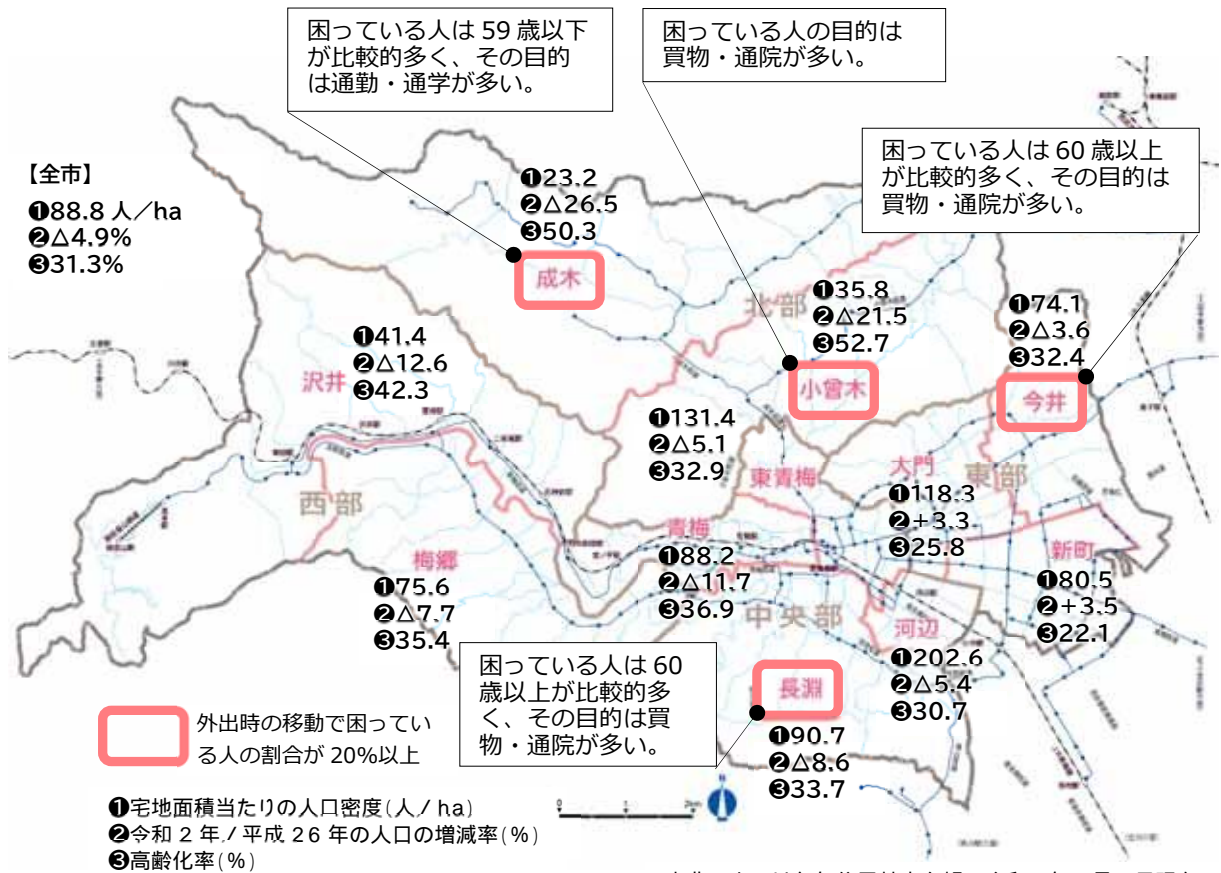
表 2-13 地区別結果の概要

地区	人口指標	結果の概要	
		主な利用駅	駅までの時間
1.青梅		青梅駅	10分
2.長淵		東青梅駅 河辺駅 小作駅	14分
3.大門		河辺駅	15分
4.梅郷		日向和田駅 青梅駅	14分
5.沢井	低密度 人口減 高齢化	二俣尾駅 御嶽駅	8分
6.小曾木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	16分
7.成木	低密度 人口減 高齢化	東青梅駅	22分
8.東青梅		東青梅駅 河辺駅	9分
9.新町		小作駅	13分
10.河辺	高密度	河辺駅	10分
11.今井		小作駅	15分

図 2-22 地区間で行き先のバス停が最も多い地区



図 2-23 外出時に困っている人の割合の多い地区、人口密度・人口増減・高齢化率



出典：人口は各年住民基本台帳（令和4年1月1日現在）
 宅地面積は平成29年東京都土地利用現況調査

序章
 計画の策定にあたって

第1章
 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握

第2章
 青梅市の公共交通に関する状況把握

第3章
 課題の整理

第4章
 公共交通の基本的な方針と目標

第5章
 公共交通施策

第6章
 計画の推進方策

図 2-24 バス停まで遠い地区、駅まで割合の高い交通手段



図 2-25 バス停まで遠い地区、自由意見による要望

