

D-1 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し

(1) 検討プロセス

収支率 40%未満の系統については、運行形態の見直し等も含めて抜本的な改善を検討する系統と考える。また、収支率 40%以上の系統でも、収支率の向上に向けて改善を行っていく必要がある。これらの改善に当たっては、以下のようなプロセスにより見直しの検討を行っていく。

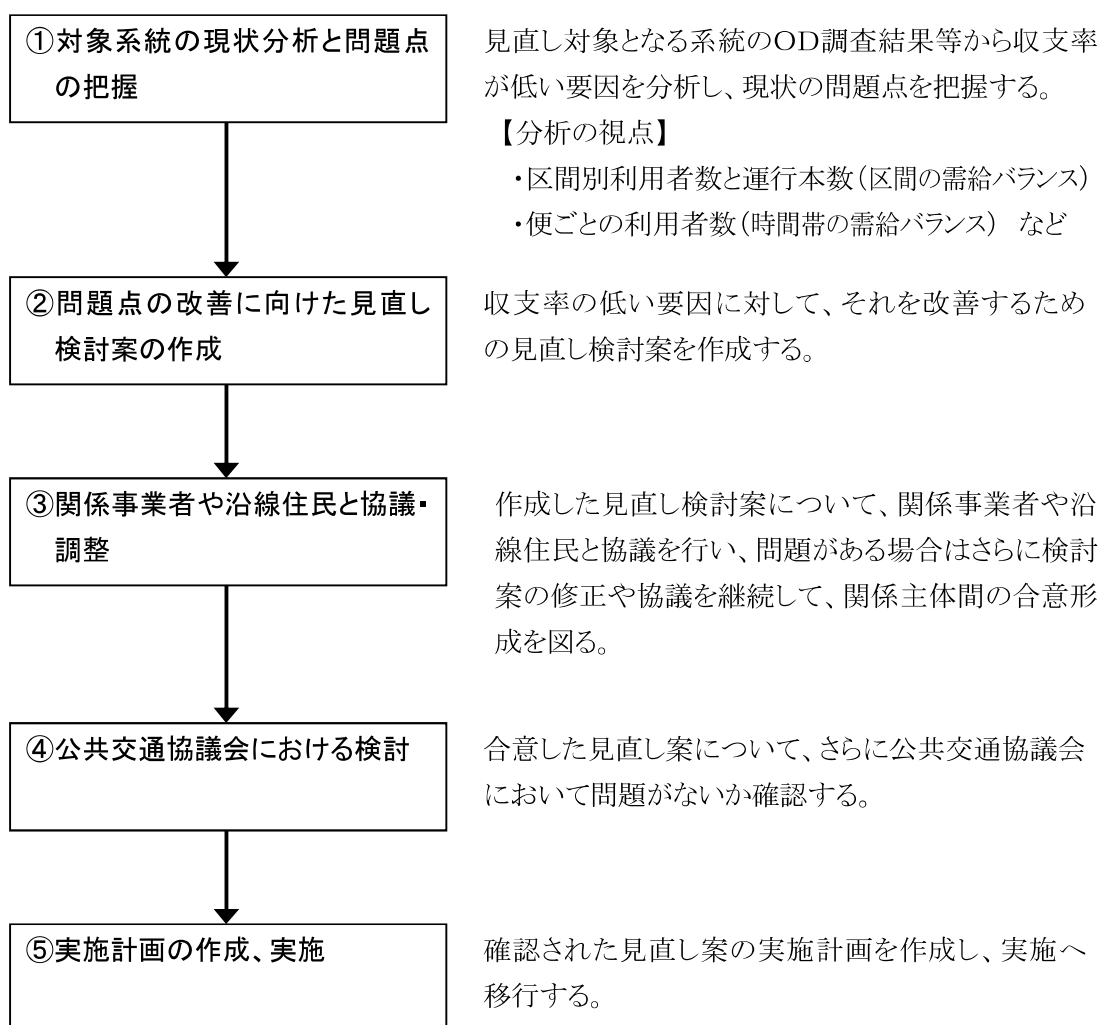


図 7-20 検討プロセス

(2) 検討対象系統の現状

現在の収支率の状況が 40%を下回る系統は以下のとおりで、運行形態の見直しを含め、抜本的な改善の検討が必要と考えられる。

以下にこれらの系統の現状と課題を整理する。

- 梅 74 甲・乙(裏宿町／河辺駅～成木循環)
- 梅 76 甲・乙(裏宿町／河辺駅～上成木)
- 梅 77 甲・甲折返(河辺駅～塩船循環／裏宿町)
- 梅 77 丙(青梅駅～駒木町～東青梅駅)
- 梅 77 丁(青梅駅～東青梅駅～河辺駅)

① 梅 74 甲・乙の現在の利用状況

- 梅 74 は全体では 671 人/日の利用がみられるが、他の系統で代替できないC区間については 161 人/日の利用がみられる。
- 1便当たりの利用者数は、10 人を超える便が7便みられる。

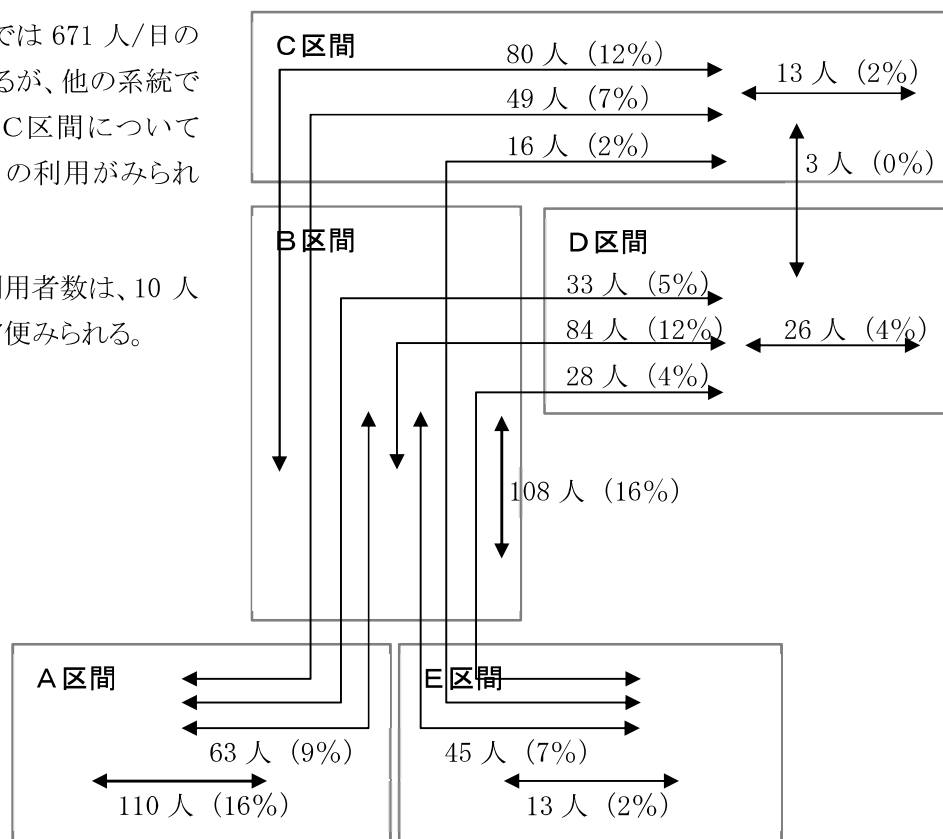
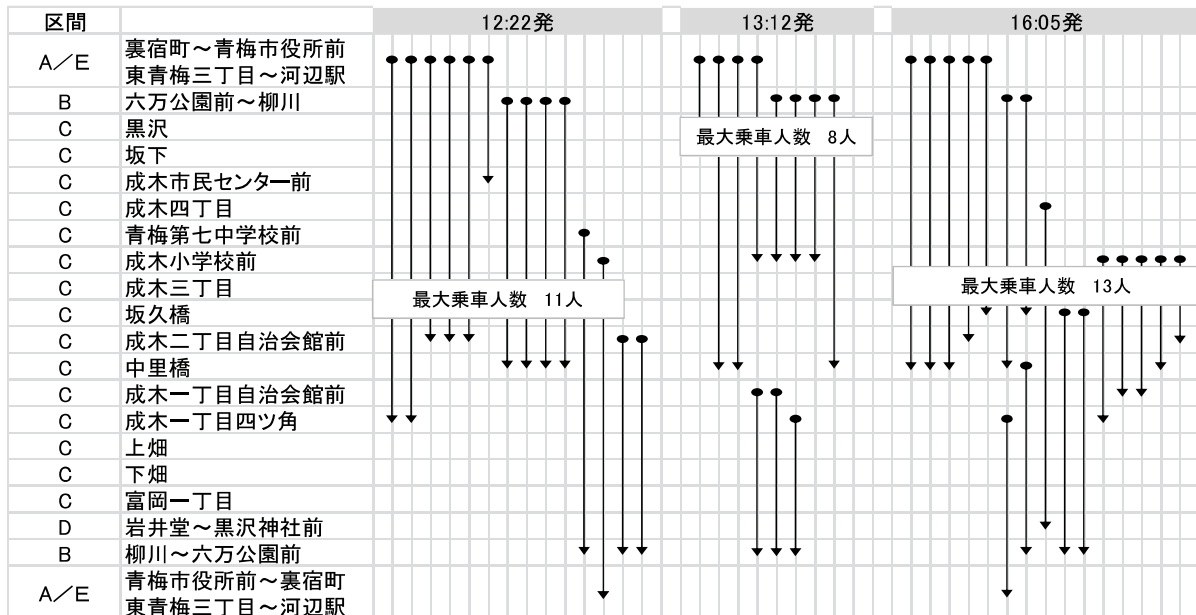
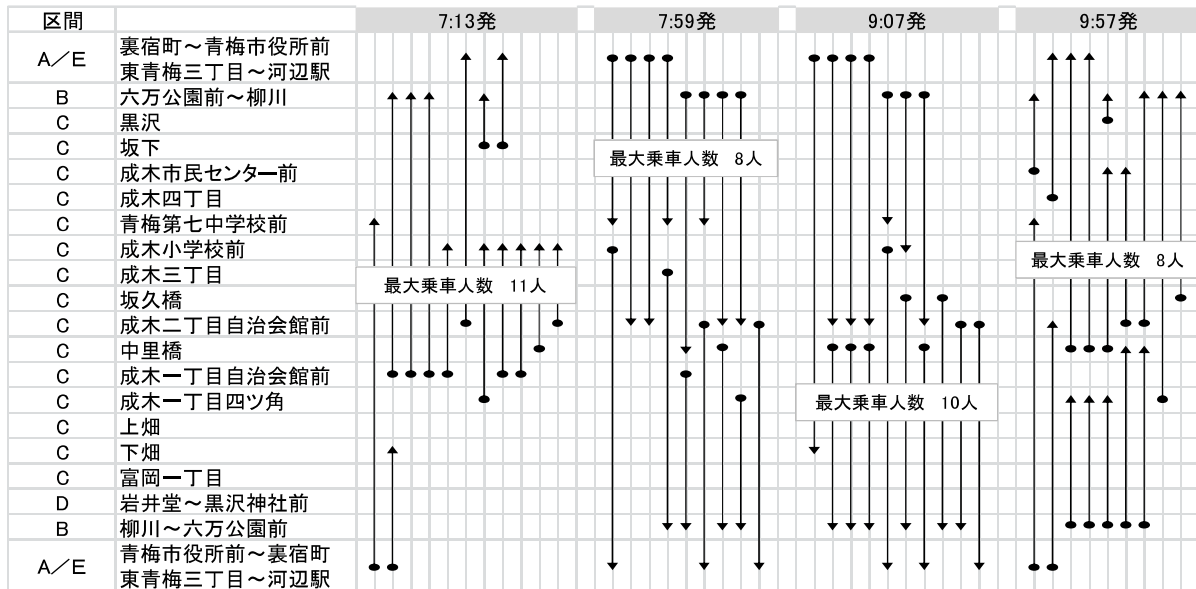


図 7-21 梅 74 の OD 内訳

表 7-11 C区間利用者の便別内訳

| 黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅・ 河辺駅発 | 行先 | 利用者数 (人) | 黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅・ 河辺駅発 | 行先 | 利用者数 (人) |
|--------------------------------------|--------|-------------|--------------------------------------|-------|-------------|
| 5:57 | トンネル回り | 2 | 7:13 | 小曾木回り | 14 |
| 6:10 | トンネル回り | 6 | 9:57 | 小曾木回り | 17 |
| 6:36 | トンネル回り | 1 | 13:47 | 小曾木回り | 4 |
| 6:57 | トンネル回り | 8 | 15:02 | 小曾木回り | 3 |
| 7:59 | トンネル回り | 15 | 17:06 | 小曾木回り | 5 |
| 9:07 | トンネル回り | 16 | 18:13 | 小曾木回り | 3 |
| 11:15 | トンネル回り | 8 | 18:32 | 小曾木回り | 3 |
| 12:22 | トンネル回り | 14 | 19:20 | 小曾木回り | 2 |
| 13:12 | トンネル回り | 11 | 19:55 | 小曾木回り | 3 |
| 14:19 | トンネル回り | 6 | 21:05 | 小曾木回り | 3 |
| 16:05 | トンネル回り | 17 | | | |
| 合計 | | 104 | 合計 | | 57 |

図 7-22 10人以上の便の最大乗車人数



② 梅 76 甲・乙の現在の利用状況

- 梅 76 は全体では 135 人/日の利用がみられるが、他の系統で代替できないC区間については 41 人/日の利用がみられる。
- 1便当たりの利用者数は、10 人以上の便が1便みられるが、それ以外は各便とも4人以下となっている。

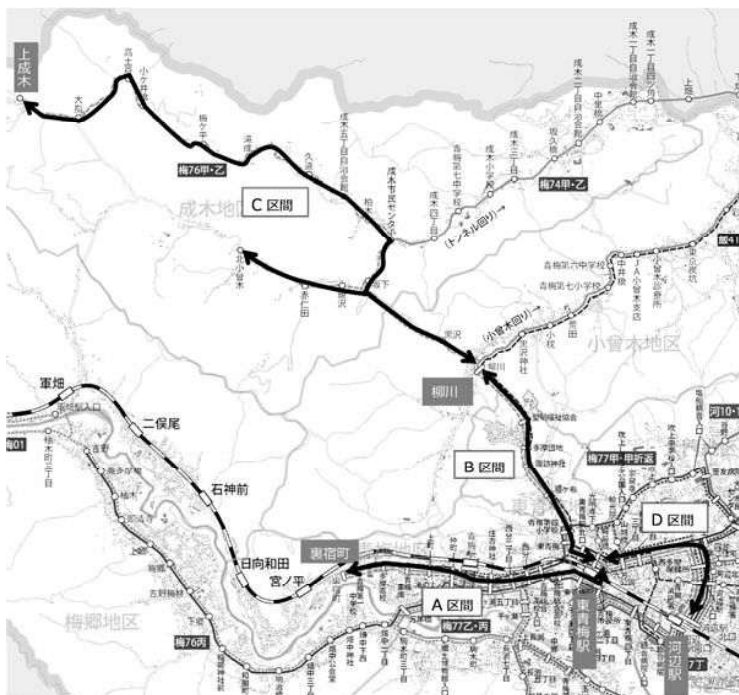
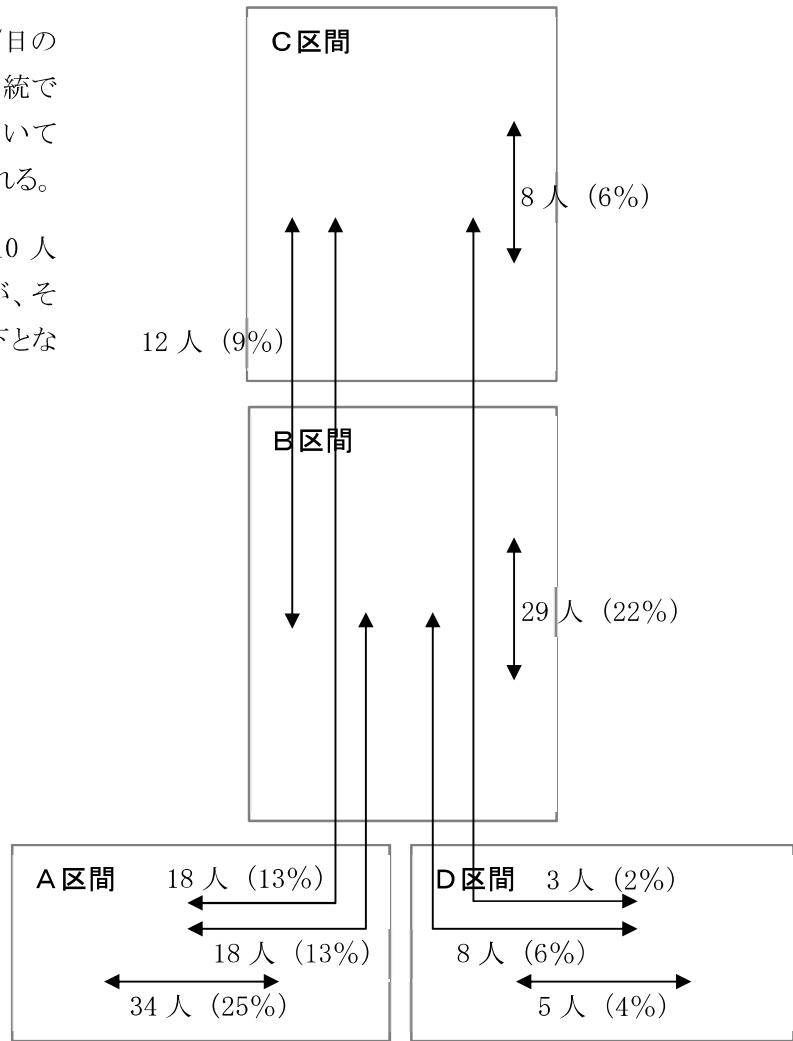
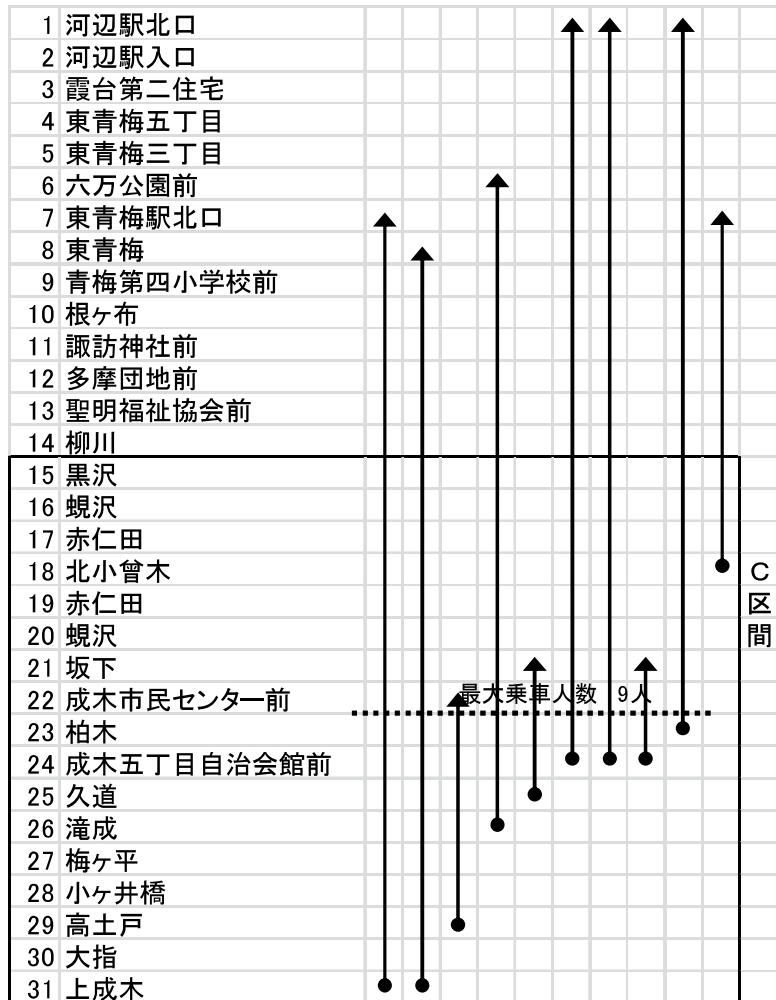


図 7-23 梅 76 の OD 内訳

表 7-12 C区間利用者の便別内訳

| 上成木発 | 行先 | 利用者数 (人) | 黒沢・ 裏宿町・ 青梅車庫・ 青梅駅発 | 行先 | 利用者数 (人) |
|-------|------|-------------|------------------------------|-----|-------------|
| 6:20 | 河辺駅 | 2 | 5:59 | 上成木 | 0 |
| 7:14 | 裏宿町 | 4 | 6:25 | 上成木 | 0 |
| 9:00 | 裏宿町 | 2 | 8:07 | 上成木 | 4 |
| 11:15 | 河辺駅 | 10 | 10:30 | 上成木 | 2 |
| 13:20 | 河辺駅 | 1 | 12:34 | 上成木 | 1 |
| 15:20 | 裏宿町 | 2 | 14:27 | 上成木 | 3 |
| 16:50 | 青梅駅 | 0 | 15:57 | 上成木 | 3 |
| 18:25 | 青梅駅 | 1 | 17:32 | 上成木 | 3 |
| 20:23 | 青梅車庫 | 0 | 19:32 | 上成木 | 3 |
| 合計 | | 22 | 合計 | | 19 |

図 7-24 10人以上の便の最大乗車人数



③ 青梅市中心部(梅 77 甲・甲折返、梅 77 丙、梅 77 丁)のバス利用状況

- A～I: 中心市街地内々のバス利用は現状で約800人/日あるが、利用系統は郊外からの乗り入れ路線が中心部の役割も兼ねて数種類の系統で分担され、利用者からはわかりにくくなっていると考えられる。中心市街地内の利用しやすい・わかりやすい移動手段を提供することで、更に利用者の増加や、中心市街地活性化が期待できる。
- M: 塩船方面からのバス利用は、F・G河辺駅周辺との利用が約8割を占めている一方、青梅駅方面は約1割程度である。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合は低くなっている。
- O: 小曾木方面からのバス利用は、D東青梅駅周辺との利用が約4割と最も多く、次いでE・F・G河辺駅周辺やH・I市役所・総合病院となっており、A・B・C青梅駅周辺は 6%程度となっている。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合は低くなっている。

表 7-13 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

| 方面 | OD 内訳 |
|------------|---|
| A～I: 中心市街地 | 中心市街地内々利用 799 人/日 |
| M: 塩船方面 | M～F・G河辺駅 365 人/日 (79%) M～D・E東青梅駅 19 人/日 (4%) M～A・B・C青梅駅 57 人/日 (12%) M内々 23 人/日 (5%) |
| N: 吉野方面 | N～青梅駅 1,649 人/日 (75%) N～K 170 人/日 (8%) N内々 388 人/日 (18%) |
| O: 小曾木方面 | O～D東青梅駅 404 人/日 (39%) O～E・F・G河辺駅 149 人/日 (14%) O～H・I市役所・総合病院 106 人/日 (10%) O～A・B・C青梅駅 64 人/日 (6%) O内々 311 人/日 (30%) |
| P: 入間市方面 | P～M・F・G河辺駅 443 人/日 (37%) P内々 752 人/日 (63%) |
| Q: 柳沢駅方面 | Q～A・B・C青梅駅 276 人/日 (10%) Q～D・E・F青梅駅 258 人/日 (10%) Q内々 2,181 人/日 (80%) |

表 7-14 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

| 発 \ 着 | 青梅駅 | | | | | | | | | 東青梅駅 | | | | 河辺駅 | | | | 吉野方面 | | | | 小曾木方面 | 入間市方面 | 柳沢駅方面 | 合計 |
|-------|-----|-----|------|----|-----|----|-----|-----|----|------|----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|----|------|-----|-------|-------|-------|----|
| | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | 合計 | | | | | | | |
| 青梅駅 | A | 27 | 87 | 5 | 6 | 6 | 9 | 3 | 19 | | | | 2 | | | | 2 | | | 31 | 197 | | | | |
| | B | 119 | 2 | 9 | 18 | 3 | 14 | 38 | 17 | 24 | 11 | 88 | 120 | 25 | 784 | 33 | | | 84 | 1389 | | | | | |
| | C | 6 | 12 | 2 | 2 | 2 | 4 | 11 | 7 | 5 | | | | 3 | | | | | 26 | 83 | | | | | |
| 東青梅駅 | D | 4 | 13 | 4 | 1 | 2 | 8 | 11 | 1 | | | | | 2 | | 170 | | | 41 | 257 | | | | | |
| | E | 3 | 6 | | 3 | | 2 | 8 | 1 | | | | | 2 | | 2 | | | 19 | 46 | | | | | |
| 河辺駅 | F | 2 | 8 | 1 | 10 | 1 | | 37 | | | | | 12 | | 3 | 7 | | | 80 | 161 | | | | | |
| | G | 7 | 56 | 17 | 18 | 15 | 20 | | 5 | 7 | | | 173 | | | | 52 | 199 | | 569 | | | | | |
| | H | | 12 | 4 | 3 | 1 | | 1 | | 2 | | | | | | | 3 | | | 26 | | | | | |
| | I | 8 | 20 | 3 | 2 | | | 9 | 3 | 3 | | | 1 | | | | 70 | | | | 119 | | | | |
| 吉野方面 | J | | 12 | | | | | | 1 | | | 3 | 1 | | | | | | | 17 | | | | | |
| | K | | 90 | | | | | | 2 | | 1 | 5 | 1 | | 49 | | | | | 148 | | | | | |
| | L | | 157 | 1 | | | | | 7 | | 4 | 16 | 5 | | | | | | | 190 | | | | | |
| | M | 2 | 21 | 4 | 12 | 3 | 17 | 163 | | | | | | 23 | | | | 12 | | 257 | | | | | |
| 小曾木方面 | N | | 865 | | | | | | | | | | 121 | | | | 388 | | | 1374 | | | | | |
| 入間市方面 | O | 6 | 16 | 4 | 234 | 6 | 11 | 75 | 2 | 31 | | | | | | 311 | | | | 696 | | | | | |
| 柳沢駅方面 | P | | | | | | 12 | 203 | | | | | 10 | | | | 752 | | | 977 | | | | | |
| 合計 | 合計 | 201 | 1479 | 70 | 340 | 60 | 163 | 559 | 35 | 102 | 16 | 234 | 127 | 252 | 1221 | 649 | 970 | 2462 | | 8940 | | | | | |



図 7-25 青梅市中心部のOD内訳集約区間

(3) 検討対象系統の課題

① 梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙の課題

- 梅 74・梅 76 は、成木地区・小曾木地区を中心にサービスしているが、同地区は人口密度が低いことから利用者数が少ない状況にある。また高齢者割合が3割を超える市内でも高齢化が進んだ地区であり、高齢者の日常生活を支える公共交通となっている。
- このため、できるだけ従前の利便性を損なわずに、利用状況に見合った、運行経費が低廉な交通システムに変更していくことが課題と考えられる。

② 梅 77 甲・甲折返系統の課題

- 梅 77 甲がサービスしているMブロックからは、河辺駅北口 (F・Gブロック) 方面への利用が多く、A・B・C・Dブロック方面への利用は少ない状況にある。
- このため、需要に見合った運行区間の見直しにより、運行経費を軽減していくことが課題と考えられる。

③ 梅 77 丙、梅 77 丁系統の課題

- A～Iブロックの中心市街地内の移動は約 800 人/日あるが、中心市街地のバス系統は梅 77 丙、梅 77 丁の他、梅 70、梅 74、梅 76、梅 77 甲など郊外からの路線が中心部における機能を兼ねている。
- このため、中心市街地内の移動にわかりやすい路線の導入により、中心市街地内の移動性を高め、中心市街地の活性化に資する路線の整備が課題と考えられる。

(4)見直しの検討例(イメージ)

① 梅 74 甲・乙、梅 76 甲・乙

梅 74・梅 76 については、路線の短縮とゾーンバス*化による、運行経費の軽減が考えられる。

- 梅 74 の運行区間・経路の変更を検討
- 経路や行先については、住民参画により検討して計画立案
- あわせて梅 76 については、上成木地区のゾーンバス(支線)化を検討
- 成木市民センターや柳川で幹線バスへの結節を図る

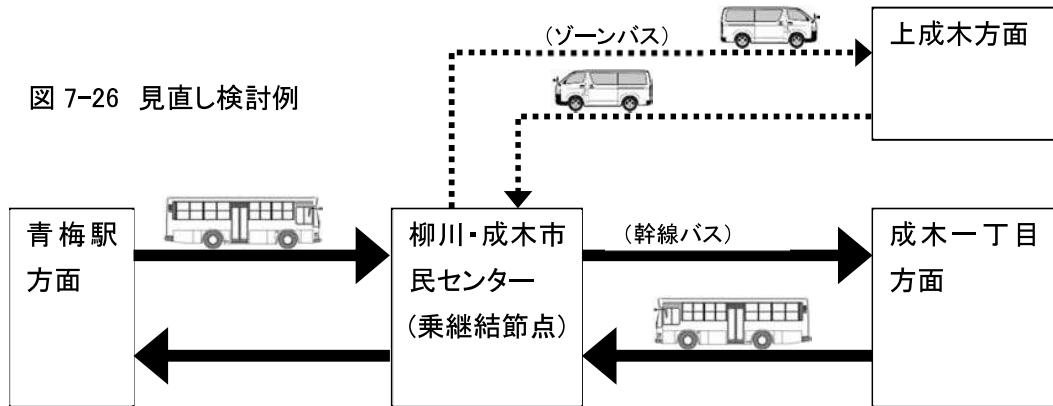


図 7-26 見直し検討例

② 梅 77 甲・甲折返系統

Mブロックからの利用者数と、Mブロックへサービスしている梅 77 甲・甲折返の運行本数を比べると、青梅駅方面への本数やEブロックへの本数が過剰と考えられる。

このため、MブロックとF・Gブロック(河辺駅)を結ぶ系統として、機能を絞ることにより、運行経費を軽減する方向での見直しが考えられる。

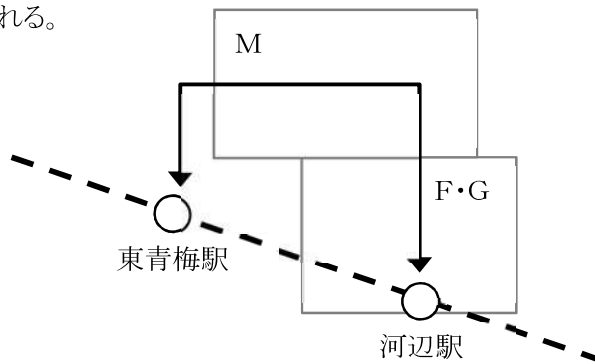


図 7-27 見直し検討例

③ 梅 77 丙、梅 77 丁系統

A~Iブロックの中心市街地内の移動に対して、梅 77 丙・梅 77 丁を含めて、梅 74・梅 76 の中心部における機能を代替する、中心部を回遊する路線へ再編する方向での見直しが考えられる。

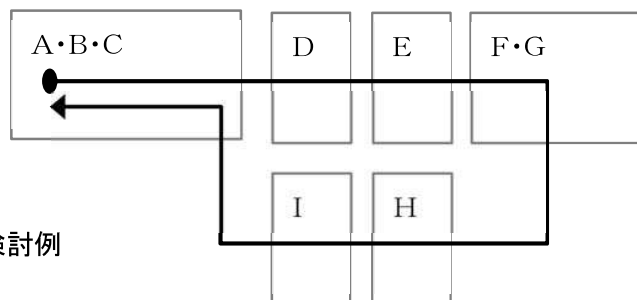


図 7-28 見直し検討例

*ゾーンバス: 重複区間がある路線のうち、利用が少ない枝線区間を支線として運行し、重複する他の路線に乗り継ぐようにすることで、重複区間の効率的な運行を図る仕組みのこと。