

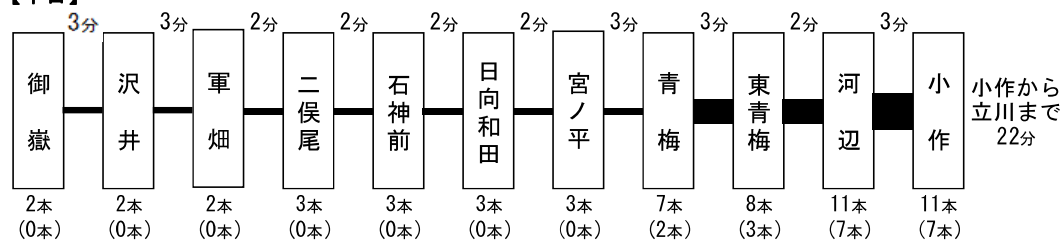
## 2 公共交通網の現状整理

### (1) 鉄道の状況

#### ○ 運行本数と駅間所要時間

市内を運行する鉄軌道は、JR 青梅線と御岳登山鉄道で、JR 青梅線は東青梅駅以西が単線区間となり、青梅駅以西は運行本数が少なくなる。

#### 【平日】



#### 【土休日】

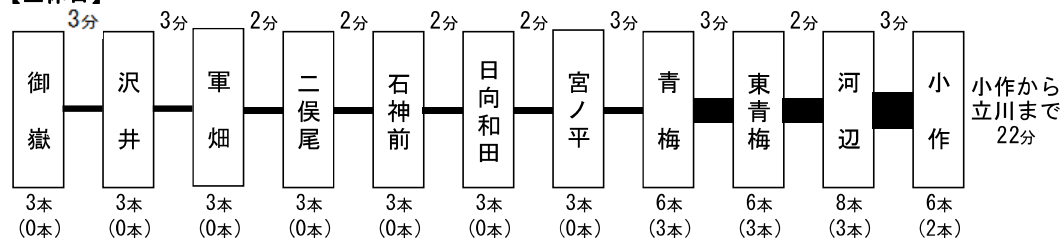


図 青梅市内の駅間所要時間・ピーク時運行本数

資料) JR 東日本『各駅時刻表』

(平日ピークは7時台、土休日ピークは9時台、( )内の数値は東京駅まで直通の本数)

#### ○ JR 青梅線の乗車人員

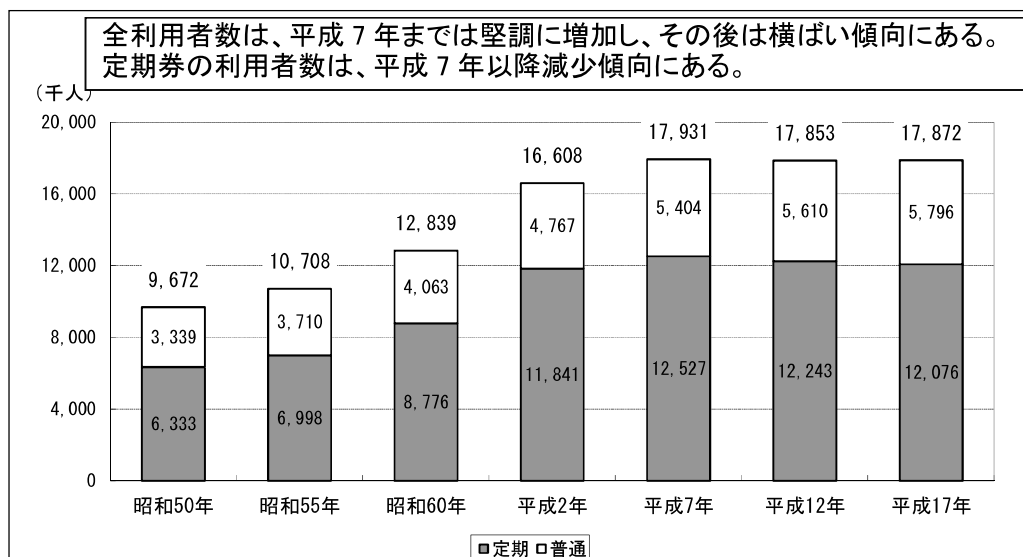


図 青梅市内全駅の乗車人員推移

※1 対象駅：小作駅～御嶽駅

※2 昭和50年、昭和55年、昭和60年は、宮ノ平駅、日向和田駅、石神前駅、軍畑駅、沢井駅なし

資料) 東京都『東京都統計年鑑(各該当年)』

○ JR 青梅線の駅別乗車人員

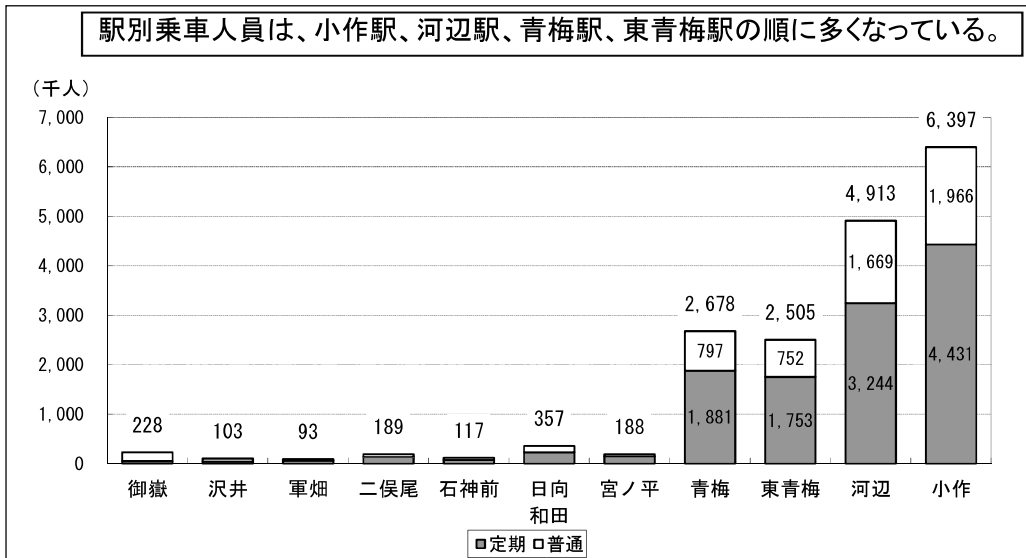


図 青梅市内の駅別乗車人員推移

資料) 東京都『東京都統計年鑑(平成 21 年)』

○ 鉄道端末交通手段分担率\* (大都市交通センサス)

主要な駅までのアクセスの 8 割は、徒歩または自転車となっている。  
駅周辺が平坦な小作駅や河辺駅は自転車の利用割合が大きい。

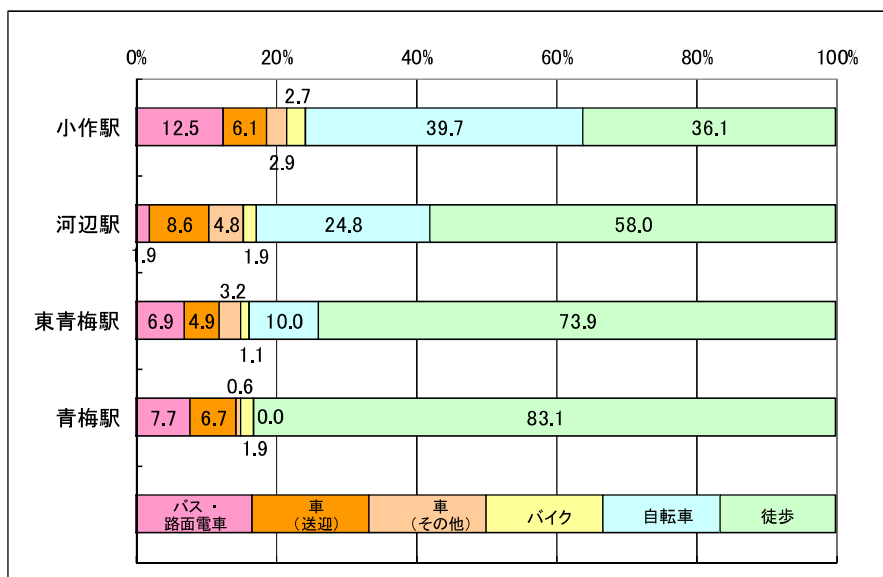


図 小作駅、河辺駅、東青梅駅、青梅駅の鉄道端末交通手段分担率

資料) 国土交通省『大都市交通センサス (平成 17 年)』

\*端末交通手段別人員表 (初乗り駅別・居住地基本ゾーン別) 鉄道定期券 [定期券合計] 単位: 人/日・片道

\*鉄道端末交通手段分担率: 鉄道利用者の駅まで(から)の代表的な交通手段の割合のことをいう。

○ 鉄道端末交通手段分担率（東京都市圏パーソントリップ調査）

河辺駅のバス利用者は、パーソントリップ調査においては一定の割合が見られる。  
青梅駅の自転車は、パーソントリップ調査でも低い。

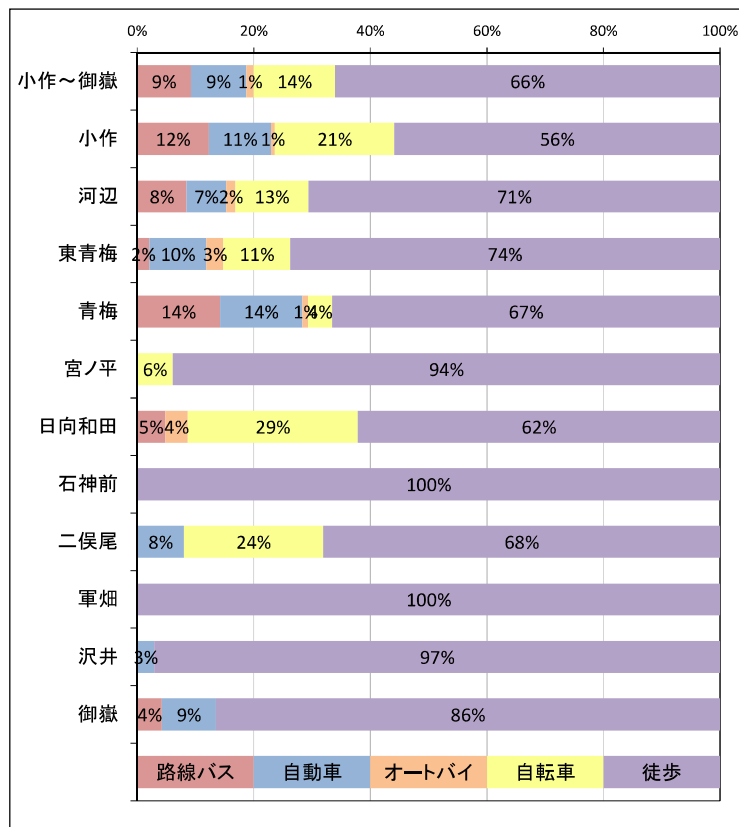


図 青梅線の鉄道端末交通手段分担率

資料) 東京都市圏交通計画協議会『東京都市圏パーソントリップ(PT)調査(平成20年)』  
※宮ノ平～御嶽間はサンプル数が少ないことに留意が必要。

## (2)バスの状況

市内のバス路線は、都営バス、西東京バス、西武バスによって運行されている。市街地部は一部を除いて概ねサービス圏に含まれ、郊外部の幹線道路にはバス路線が配置されている。

表 青梅市内を運行するバス系統

事業者	系統番号	運行区間		備考
		起(終)点	終(起)点	
都営バス	梅 01	青梅駅	(玉堂美術館循環)	土日祝のみ
	梅 70	青梅車庫	東大和市駅前、小平駅前、柳沢駅	
	梅 74 甲	裏宿町	(成木循環:トンネル回り、小曾木回り)	
	梅 74 乙	河辺駅北口	(成木循環:トンネル回り、小曾木回り)	
	梅 76 甲	裏宿町	上成木、上成木(北小曾木経由)	
	梅 76 乙	河辺駅北口	上成木、上成木(北小曾木経由)	
	梅 76 丙	青梅駅	吉野	
	梅 77 甲	河辺駅北口	裏宿町	
	梅 77 甲折返	河辺駅北口	(塩船循環:内回り、外回り)	
	梅 77 乙	青梅駅	(駒木町循環:内回り、外回り)	
	梅 77 丙	青梅駅	東青梅駅	
	梅 77 丁	青梅駅	河辺駅南口	
西東京バス	青 20	青梅駅	小作駅西口	
	河 11	河辺駅北口	小作駅東口、小作駅東口(看護経由)、西東京団地	
	河 10	河辺駅北口	青梅看護専門学校	
	小 05	河辺駅南口	小作駅西口	
	河 13	河辺駅南口	明星大学、明星大学構内	
	急行	河辺駅南口	イオンモール/サマーランド	土日祝のみ
	小 03	小作駅東口	(三ツ原循環:西回り)	
	小 02	小作駅東口	(三ツ原循環:東回り、東回り深夜)	
	小 12	西東京団地	菅生高校	土日祝のみ
	小 06	小作駅西口	秋川駅	
	小 13	小作駅西口	菅生高校	
	小 14	小作駅西口	菅生高校(菅生学園学びの城経由)	
	小 15	小作駅西口	菅生学園学びの城	
	急行	小作駅西口	菅生高校、菅生学園学びの城	途中乗降不可
	羽 31	羽村駅東口	(新町循環:東回り)	
	羽 32	羽村駅東口	(新町循環:西回り)	
	羽 33	羽村駅東口	西東京団地	
	羽 30	羽村駅東口	西東京団地(直通)	途中乗降不可
	河 14	河辺駅南口	市民斎場	
	御 10	御嶽駅	ケーブル下	
西武バス	飯 41	河辺駅南口	飯能駅南口	
	飯 41-1	東青梅駅	飯能駅南口	
	飯 42	岩井堂	飯能駅南口	
	入市 32	東青梅駅	入間市駅	土日祝のみ
	入市 32-1	河辺駅北口	入間市駅	
	入市 32-2	七日市場	入間市駅	
	入市 32-3	河辺駅北口	原今井	

※ 深夜急行バス(立川駅～河辺駅)は含まない



○ 青梅市内のバス系統

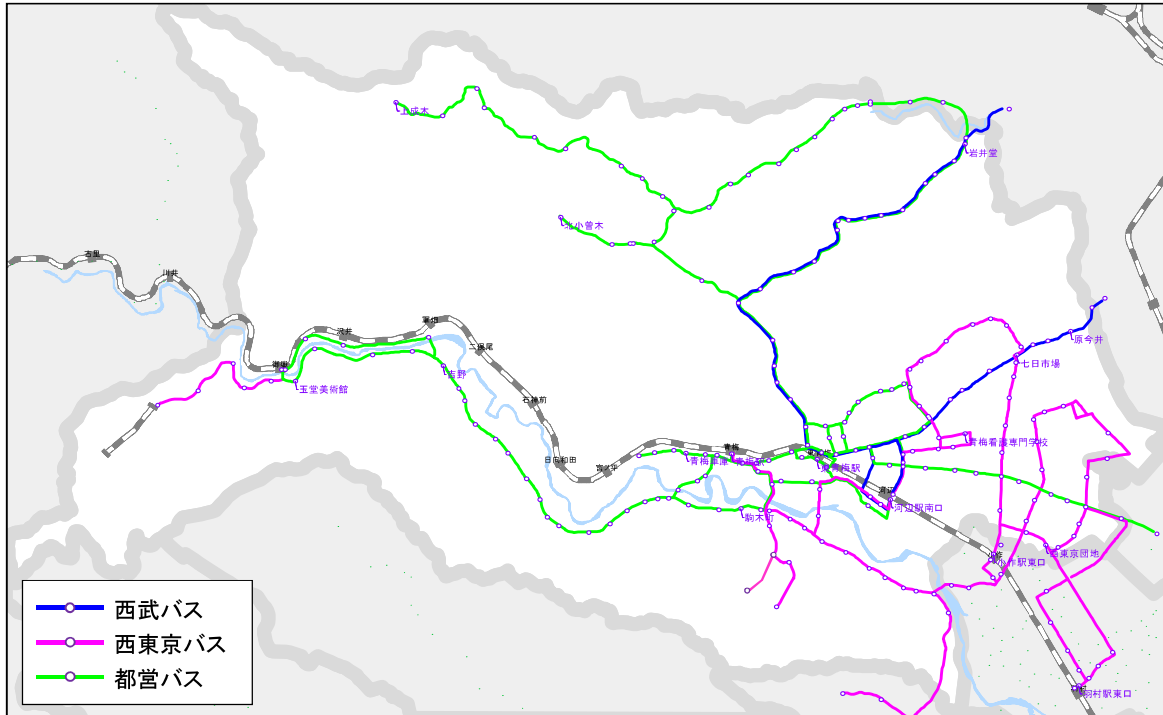


図 青梅市内を運行するバス系統

○ 人口分布と公共交通サービス圏の関係

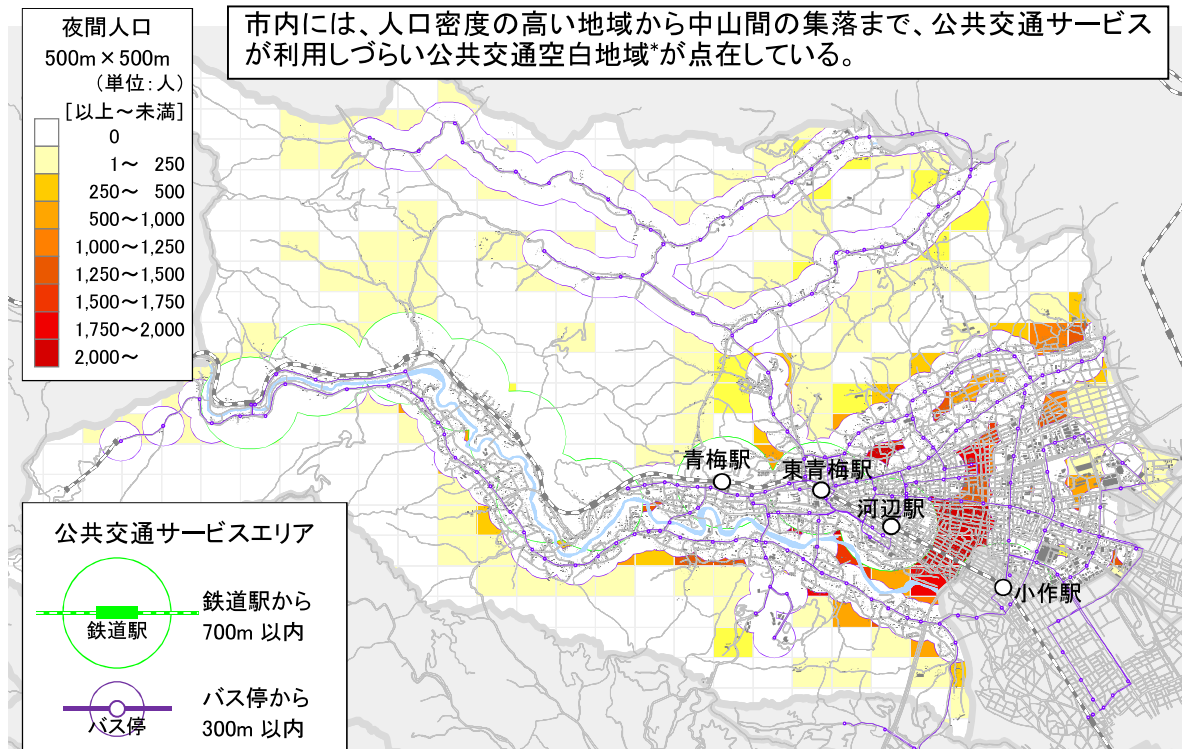


図 青梅市の公共交通空白地域の状況

資料) 夜間人口：総務省統計局『国勢調査（平成17年）』

\*公共交通空白地域: 本検討においては、公共交通が利用しづらい地域として、鉄道駅から700m以遠かつバス停から300m以遠の地域を設定している。(バス停は、日中の運行があり、当該地域の最寄駅に結節する路線のバス停を対象としている。)

○ 運行本数

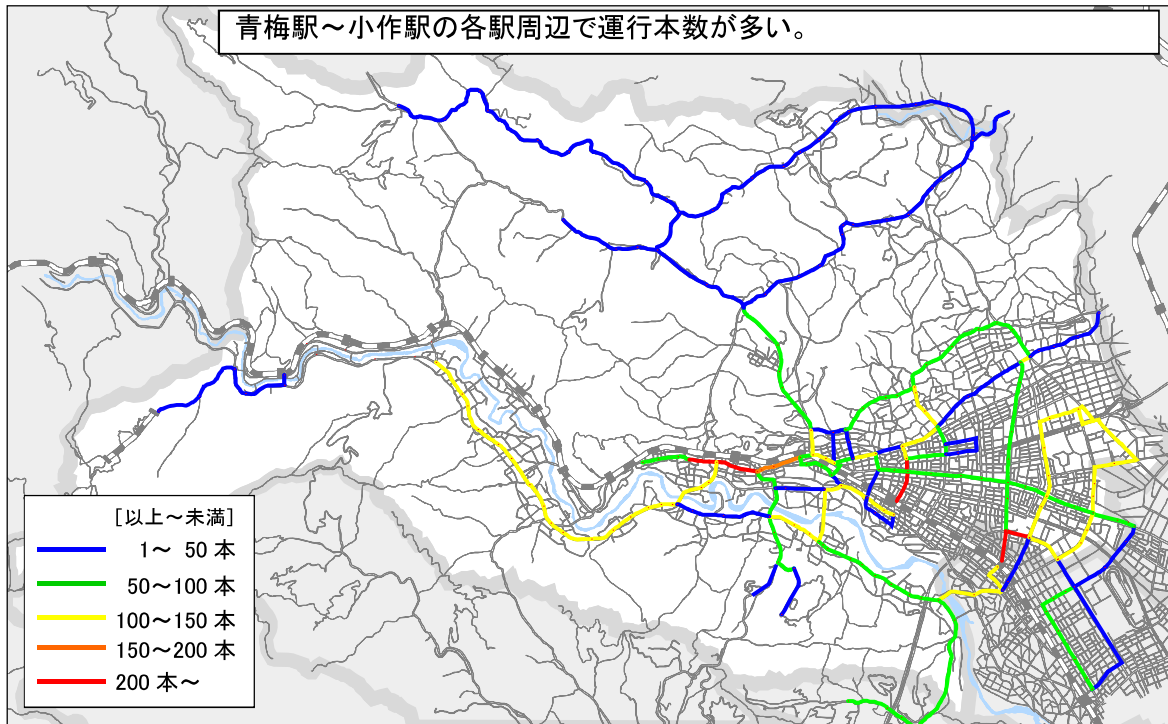


図 青梅市内を運行するバスの運行本数(平日)

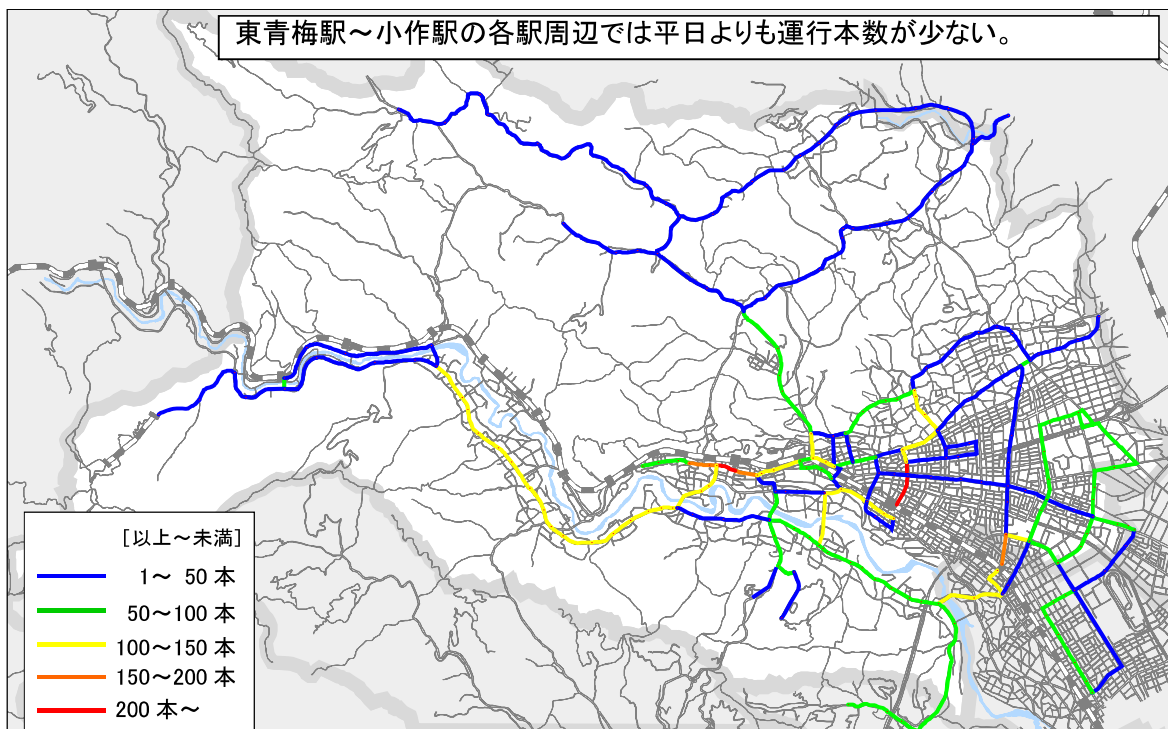


図 青梅市内を運行するバスの運行本数(休日)

○ バス利用者数の推移

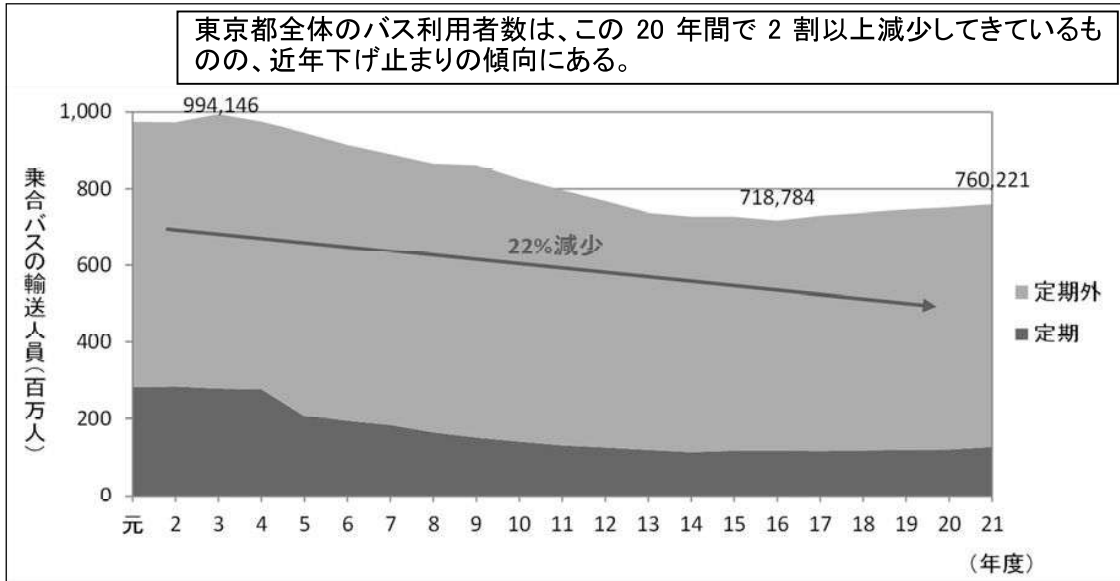


図 東京都の乗合バスの輸送人員

資料) 国土交通省『自動車輸送統計調査(平成元～21年)』 ※営業用バス(乗合・貸切)都道府県別輸送量

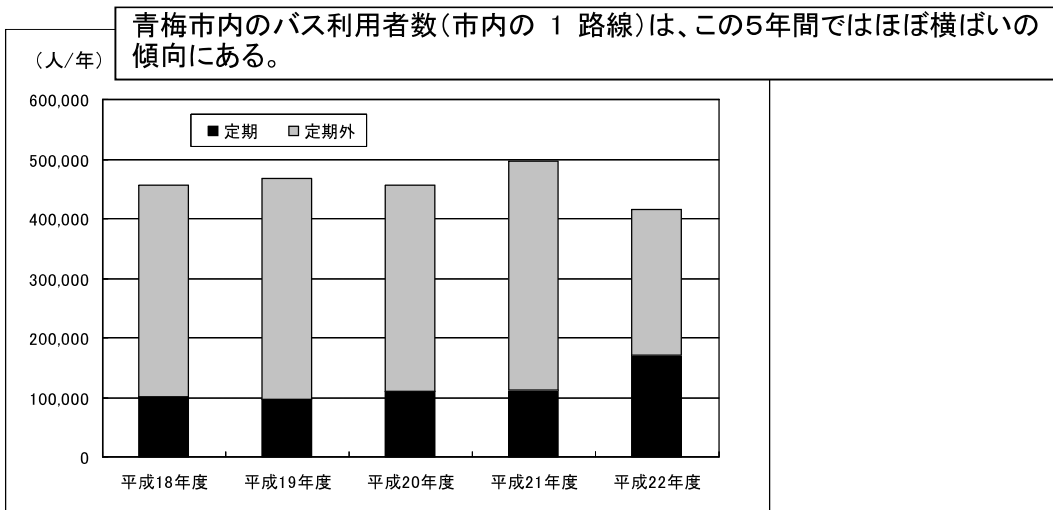


図 年度別輸送人員(※青梅市内の1路線のみ記載)

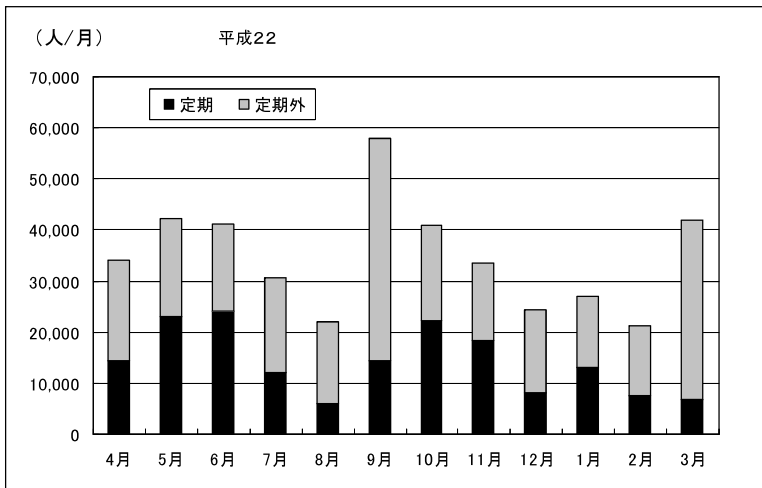


図 平成22年度月別輸送人員(※青梅市内の1路線のみ記載)





図 公共負担対象系統

### (3)バス乗務員インタビュー

青梅市内のバス事業者3者に協力をいただき、バス運行の現場に従事されている方に、以下の項目についてお話をうかがった。

#### ■インタビュー対象者

##### ① 都営バス

日時： 3月5日 9:00～10:00

場所： 青梅支所

対象： 運行管理者の方5名

##### ② 西東京バス

日時： 3月2日 13:15～14:15

場所： 青梅営業所

対象： 乗務員の方5名、運行管理者の方1名

##### ③ 西武バス

日時： 3月2日 10:00～11:00

場所： 飯能営業所

対象： 乗務員の方2名、運行管理者の方2名

#### ■インタビュー内容

- 定時性\*の低い系統・区間、遅れが生じる要因
- バスの運転がしづらい箇所、危険箇所など
- お客様との対話(言われたことのあるご意見、よく質問されることなど)、利用状況
- 普段のバス運行を通じて、乗務員さんの視点からバスサービスの改善に向けて思うこと
- その他、問題点や、交通管理者・道路管理者等に対する要望など

---

\*定時性:時刻表どおりの運行の正確さを指す。

① 定時性の低い系統・区間、遅れが生じる要因

事業者	図	系統／場所	遅れが生じる要因
都営バス		梅 70	<ul style="list-style-type: none"> <li>青梅駅～柳沢駅の間に踏切が5箇所あり、青梅街道の信号密度が高く、右折レーンがない交差点では右折車待ちもある。</li> <li>特に、青梅街道駅は踏切と信号が隣接しているため通過に時間がかかることがある。</li> <li>青梅街道に府中街道がクランク状に交差していることから通過に時間がかかる。</li> <li>東大和市駅の近くで新たに市道が整備され、従前は青梅街道が主方向であったが、市道が優先の交通処理に変更された。</li> <li>田無駅に一般車の送迎が多い。</li> <li>休日は武蔵村山市のイオンモールや瑞穂町のジョイフル本田へ行く車で渋滞する。</li> <li>普段は20分程度遅れることがある。(全長 33Km)</li> </ul>
		梅 76 丙	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉野の梅の時期や GW は観光客で道路が混雑する。</li> </ul>
	A	梅 74・76／成木街道入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号交差点と踏切が近接しており、踏切と信号のタイミングが悪いと3～5分待つことがある。</li> </ul>
西 東 京 バス	B	小 03／物見塚	<ul style="list-style-type: none"> <li>西回りは、交差点の右折信号が短く、圏央道からの交通が多いため、一回の信号で通過できないことがある。(東回りは左折フリーのため問題ない)</li> </ul>
	C	小 02・03／中原	<ul style="list-style-type: none"> <li>青梅街道との交差点の待ち時間が長い。</li> </ul>
		河 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の利用が多く、動作がゆっくりなため遅れの原因になる。</li> <li>概ね 9:00 頃から 17:00 頃までは高齢者の多い時間帯である。</li> </ul>
西武バス		入間市駅・飯能駅の入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯に自家用車が混雑すると、駅前広場から出るまで3～5分かかることもある。</li> </ul>
	A	飯 41／成木街道入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号交差点と踏切が近接しており、踏切と信号のタイミングが悪いと3～5分待つことがある。</li> </ul>
		—	<ul style="list-style-type: none"> <li>雨天時は利用者数が 1.5 倍くらいになるので、乗降に時間がかかり遅れることが多い。</li> </ul>



② バスの運転がしづらい箇所、危険箇所など

事業者	図	場所	運転しづらい箇所
都営バス	D	青梅市役所北交差点の北側(りそな銀行角)	• 市役所から東青梅方面への左折は、車道が狭く反対車線にはみ出さないと通行できない。
	E	慶友病院横	• 交差点の角度が小さく、左折方向が通行しづらい。
	F	総合病院の入口	• 幅員が狭くて通行しづらい
西東京バス	G	藤橋市営住宅～慶友病院	• 幅員が狭く、カーブが多いため、対向車をはみ出してくることがあり運転しづらい。
	H	今寺のケーズデンキ前	• 幅員が狭く走行しづらい。
	I	小作駅東口	• 駅前広場内で一般車とバスが混在しており、一般車が後方を確認しないで急に発進したりすることがあるので危ない。
	J	青梅駅	
西武バス	K	岩淵～岩井堂	• この間はカーブが多く、路面が凍結していたり、ダンプカーが多いなど運転しづらい。
	L	富岡市営住宅前の中央橋	• 幅員が狭く、すれ違いができないため通行しづらい。

③ お客様との対話(言われたことのあるご意見、よく質問されることなど)、利用状況

事業者	図	項目	お客様から言われる意見
都営バス		案内	• バス停はわからないが、寺や病院の名前で、どこで降りればよいか聞かれることがよくある。
西東京バス		鉄道乗り継ぎ	• 小作駅から、昼間は毎時35分に青梅特快がでるため、これに接続するバスでは、乗換のお客様が見受けられる。 • 青梅線からの乗継は、深夜バスは電車の到着を確認するが、それ以外は電車の遅れに合わせて初めから遅れてしまい、先で待っているお客様の迷惑となるため、電車の到着を待つことができない。
		バス乗り継ぎ	• シルバーパスの人は電車を使わず、河辺駅や青梅駅で都営バスと乗り継ぐ人も見られる。
	M	多摩川南側の系統の状況	• 小 05(小作～河辺)、青 20(小作～青梅)は高齢者の利用が多い。 • 鉄道に乗り継ぐ人は、行きは座っていけるので青梅駅、河辺駅に出て、帰りは早く帰るため小作駅から乗る人が多いと思われる。



事業者	図	項目	お客様から言われる意見
西武バス		飯能線	<ul style="list-style-type: none"> <li>河辺駅南口～東青梅駅間を減便したことに対する苦情。</li> <li>総合病院前で降りる人はいるが、帰りに乗る人はいない。</li> </ul>
		遅れに対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>本数に苦情を言う人はいつも利用している人、5分遅れで苦情を言う人はふだん利用している人ではない。</li> <li>いつも利用している人は、5分程度の遅れはバスの特性として理解していただいている。</li> </ul>
		路線の性格	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯能線は8割が高齢者で、バスがないと外出ができなくなり、生活に支障をきたすような人が利用していると思われる。</li> <li>入間市線は、通勤・通学が主体と思われる。土日は家族連れで青梅市→入間市方向での利用が多い。</li> </ul>

#### ④ 普段のバス運行を通じて、乗務員さんの視点からバスサービスの改善に向けて思うこと

事業者	図	項目	改善内容
都営バス		バス停の上屋	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停に上屋をつけるには、歩道が1.8m以上必要だが、市内は歩道が狭く難しい。</li> <li>駅へ向かう方向には待っている人がいるので(反対方向は降りる人なので待たない)、必要だと思うが。</li> </ul>
西東京バス		バス待ち環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>夏などは、バス停から離れた日陰で待っていて、バスに気づかないこともあるので、主要なバス停には上屋をつけてほしい。</li> <li>バス停と一緒に地域の掲示板のようなものを作り、地域の情報を掲示したり、それを地域で管理したりするとよいのでは。</li> </ul>
西武バス		利用案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り方がわからないという話はよく聞く。土日は現金での利用が多いが、ICカードが使えることを知らない人もいる。</li> <li>運賃支払い方法や乗り方に関する、初心者向けのマニュアルがあるとよい。</li> </ul>

#### ⑤ その他、問題点や交通管理者・道路管理者等に対する要望など

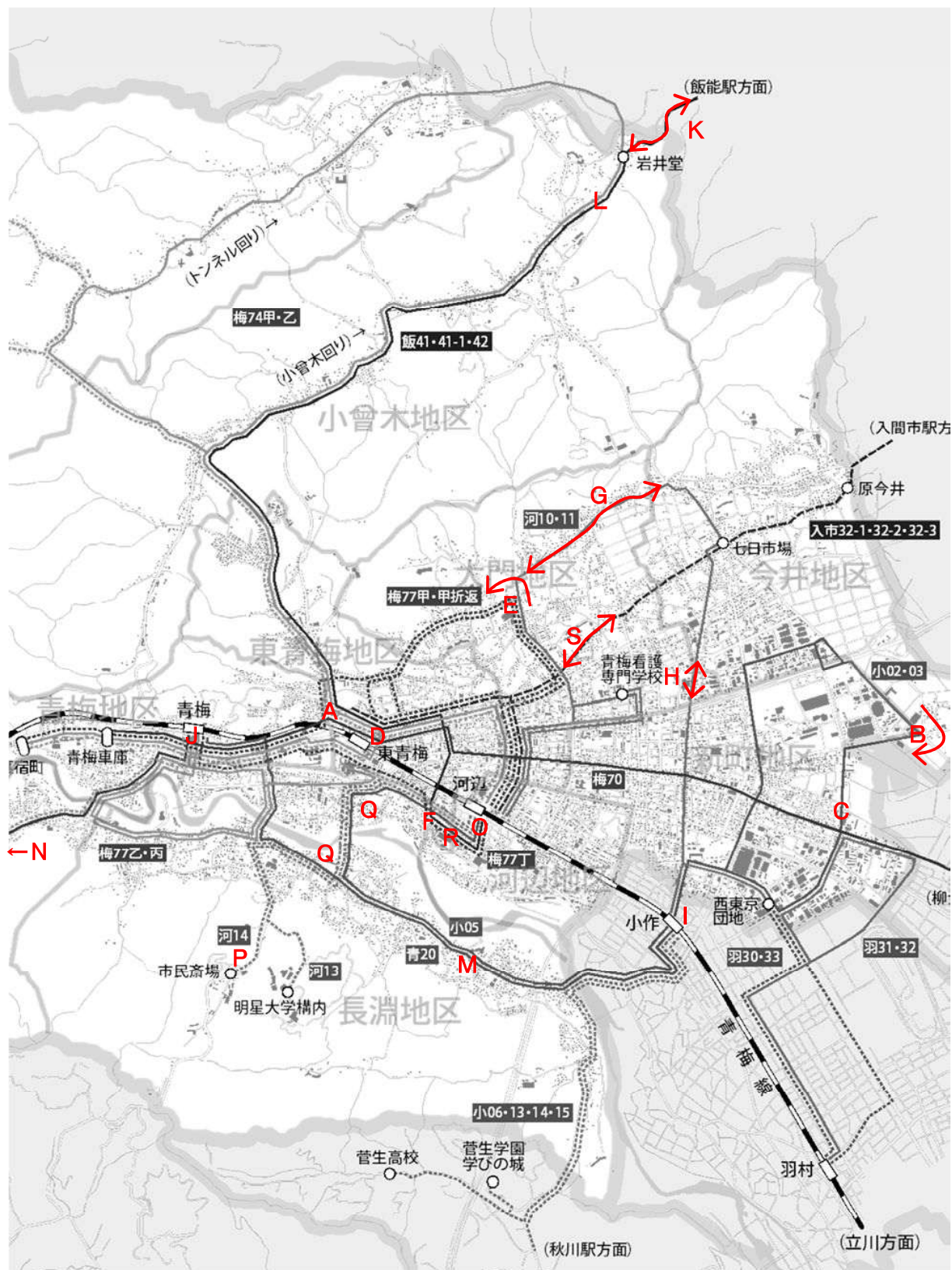
事業者	図	場所	要望内容
都営バス	J	青梅駅駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在バス停は1箇所だが2箇所にした。発車間際にならないとバスをつけられないため、車内で待ってもらうことができない。</li> <li>逆方向のバスも同じバス停のため、横の方向幕だけ見て行先をよく確かめずに発車時刻だけで判断して、反対方向のバスに乗ってしまう人がいる。</li> </ul>
	N	第五小学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>小学生の車内マナーが低下している。</li> </ul>

事業者	図	項目	
西東京バス	O	河辺駅南口	<ul style="list-style-type: none"> <li>河辺駅南口は路上停車車両が多い。違法駐車については取締りをしてほしい。</li> </ul>
	J	青梅駅駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス待機場のところは、バス以外車両通行止めのはずであるが、一般車が入り込んでいる。</li> <li>標識が小さく、わかりづらいと思われる。表示をわかりやすくしたり、取締りを強化していただきたい。</li> <li>駅から出た人が車道を横断している。</li> </ul>
		主要バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停付近に一般車が駐車していると、バスを隙間なく歩道につけることができず、高齢者の方は歩道から車道に降りてバスに乗るので苦勞する。</li> <li>主要なバス停には、道路標示でバスの進入路と停車スペースを示していただきたい。</li> <li>また、バス停付近の街路樹が車道にはみ出ている、バスを正着できないこともある。</li> </ul>
	P	斎場線	<ul style="list-style-type: none"> <li>昨年開始した斎場線は、行きは 20 人くらいの利用があるが帰りは少ない。本数が少ないため、帰りはタクシーや相乗りで帰ってしまうようである。</li> <li>知らない人もいるので、もっと宣伝した方がよい。</li> </ul>
	Q	第二小学校・第二中学校前	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道からはみ出して出てくるので危険。</li> </ul>
西武バス		信号機について	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスは急ブレーキを踏めないため停止距離が長く、赤信号でブレーキを踏むタイミングは歩行者信号で計っている。できるだけ歩行者信号をつけていただくと助かる。</li> <li>青矢印がいきなり消える信号があり、進めるか進めないか迷うので、消える前に黄色を入れていただきたい。</li> </ul>
	R	総合病院のバス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>病院内が禁煙でバス停には屋根やベンチがあるためか、喫煙している人がみられる。バス停は禁煙なので周知する必要がある。</li> </ul>
	S	第三小学校・第三中学校前	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールゾーンになっており、通学時間帯(7:30-8:30)は歩行者専用道路のはずだが、一般車が多く進入している。</li> <li>小学生は車道にはみ出して歩いているので危険を感じる。</li> </ul>





図 問題箇所 の位置



#### (4) 福祉交通の状況

現在、青梅市内に営業拠点のある一般旅客自動車運送事業者(福祉限定)が10社ある。

青梅市では、一人で公共交通を利用することが困難な方を対象として、リフト付き自動車(通称「福祉バス」)の運行事業と市内にある福祉有償運送登録団体への支援を行っている。

##### ① 福祉バスの運行

- 一人で公共交通を利用することが困難な、重度の障害者(身体障害者手帳1～2級・愛の手帳1～2度・精神障害者保健福祉手帳1級所持者)を対象とする移送サービスで、青梅市が社会福祉協議会に委託して実施している事業である。
- 利用対象者については、申請の際、障害者手帳の等級だけでなく、公共交通を利用することが困難であるかなど確認し、利用の可否を決定する。
- 本事業は昭和 58 年から実施している。
- 運行は社会福祉協議会が一般旅客自動車運送事業者に再委託して、2台のリフト付き車両を借り上げており、ドライバーは2種免許の専属である。
- 混雑時には予約が取れない場合があり、福祉バスが利用できないときは福祉有償運送などを利用している。
- 利用目的としては通院が多く、自宅から目的地まで片道 50Km の範囲までとしている。

##### ② 福祉有償運送登録団体への補助

- 市では、補助対象団体について、市内に所在し、市民に移送サービスを提供する特定非営利活動法人で、道路運送法第 79 条に規定する国土交通大臣の行う登録を受けた団体としている(青梅市地域福祉推進事業補助金交付要綱)。
- 福祉バスが障害に限定しているのに対し、福祉有償運送事業は、障害、高齢および病気などにより、一人で公共交通を利用することが困難な方を対象とする移送サービスである。
- 青梅市では平成 19 年から福祉有償運送に対する補助制度を開始した。
- 運転協力者の活動費は、事業者の利用収入でまかない、市からの補助金は車両管理費や事業費等に充てている。
- 対象者は一人で公共交通を利用できない人で、バス停が遠いことや経済的に厳しいなどの理由では利用できない。会員の資格については、タクシーやバスの利用が困難な人かどうか事業者がチェックを行い、市にも報告している。
- 団体の登録更新は、3年に1回行われ、自治体職員、タクシー事業者、運輸支局、学識経験者等により組織させた福祉有償運送運営協議会で審査が行われる。
- ドライバーは講習を受けて登録され、可能なときに担当している。
- 団体としては、今後の運営を継続していくための人材育成などが課題と伺っている。

(健康福祉部障がい者福祉課ヒアリングより作成)

表 青梅市が関わる福祉移送サービス事業の概要

	青梅運行サービス(福祉有償運送)	福祉バス
法的根拠	青梅市地域福祉推進事業補助金交付要綱	青梅市福祉バス運行事業実施要綱
事業者	NPO 法人青梅運行サービス	青梅市
事業主体	NPO 法人青梅運行サービス	社協(青梅市からの委託事業として実施)
対象者	青梅市在住 障害、病気、高齢などで、一人での移動が困難な方	市民で、在宅の身障手帳 1・2 級、愛の手帳 1・2 度または精神障害者保健福祉手帳 1 級の者で、車いす使用者もしくは自力での歩行や公共交通機関を利用することが困難なもの
事業内容	障害や高齢などで移動ができにくい方の支援として外出送迎を行っている。	青梅市が社会福祉協議会に委託している事業。社会福祉協議会は、利用者からの申し込みを受け付けを行っている。
道路運送法の根拠規定	道路運送法第 79 条にもとづく国土交通大臣の行う登録を受けた団体	道路運送法第 4 条にもとづく国土交通大臣の許可を受けた一般旅客自動車運送事業者
使用車両	・福祉車両 3 台(全て白ナンバーで 3 台とも日本財団寄贈車両) ・車椅子席 2 席を含む 8 人乗りの福祉車両(日産キャラバン) ・車椅子席 2 席を含む 10 人乗りの福祉車両(トヨタホーム) ・車椅子席 1 席を含む 5 人乗りの福祉車両(マツダブレマシー) ・協力運転手 10 人前後	・奥住運輸(有)に運行を再委託(23 年度に更新) ・車椅子席 2 席を含む 10 人乗りの福祉車両(緑ナンバー) ・車両台数 2 台(19 年度から)
財政援助等	19 年度から補助金交付(補助金額 2,000,000 円) 20 年度から(補助金額 3,000,000 円) 21 年度から(補助金額 3,500,000 円) 23 年度から(補助金額 3,100,000 円)※補助対象経費の見直し ※24 年度のみ車両購入分として 500,000 円を上乗せ	委託料契約額(年度末に精算し、残金は返却してもらう) 20 年度(14,836,401 円) 21 年度(14,611,063 円) 22 年度(14,666,532 円) 23 年度(14,497,431 円) 24 年度(14,755,000 円)
特定財源	地域福祉推進事業補助金(都 1/2)	障害者施策推進区市町村包括補助事業補助金(都 1/2)
利用回数	週 4 回利用を限度	月 8 回以内(往復)
利用状況	自宅から目的地まで	自宅から目的地まで(片道 50 キロ以内)
利用目的	社会生活上に必要な移動	①病院等での診察治療等 ②社会福祉団体等の主催する行事への参加 ③日常生活上必要な行為で、市長がやむをえないと認めた場合
利用日時	無休	無休(ただし 1 月 1 日から 1 月 3 日および 12 月 31 日を除く) 午前 8 時 30 分から午後 5 時まで
利用料金	会費・入会金 2,000 円 年会費 1,000 円 利用料金 * 初乗り 1 キロまで 580 円/km * 以降 5 キロまでは 1 キロ増すごとに 80 円/km * 5 キロ以降 1 キロ増すごとに 160 円/km * その他(有料道路通行料金、駐車場料金は自己負担)	無料 (ただし有料道路通行料金、駐車場料金は自己負担)
利用者登録	事前に会員として入会する。	事前に利用の適否の決定を行う。
利用方法	電話で予約申込みを行う。 2 週間前から 3 日前迄に予約する。 受付は平日の 9:00~17:00	電話で仮予約の申込みを行う。1 か月前から 2 回分の予約可 平日・土曜運行分は社協で予約(電話受付 8:30~17:00) 日曜・祝日運行分はウイングで予約(同上) 所定のハガキを社協に送付し、本申込みを行う。
利用登録者	(20 年度)95 人、(21 年度)108 人、(22 年度)100 人、(23 年度)105 人	(20 年度)158 人、(21 年度)182 人、(22 年度)229 人、(23 年度)248 人
実利用者数	(20 年度)77 人、(21 年度)70 人、(22 年度)73 人、(23 年度)73 人	(20 年度)97 人、(21 年度)94 人、(22 年度)95 人、(23 年度)103 人
延利用回数	(20 年度)運行回数 2,704 回 27,346 キロ (21 年度)運行回数 2,913 回 33,618 キロ (22 年度)運行回数 3,058 回 31,166 キロ (23 年度)運行回数 2,844 回 31,009 キロ	(20 年度)運行回数 2,997 回 走行距離 22,542 キロ (21 年度)運行回数 2,889 回 走行距離 21,856 キロ (22 年度)運行回数 2,719 回 走行距離 22,001 キロ (23 年度)運行回数 2,763 回 走行距離 21,294 キロ

(5) スクールバスの状況

スクールバスの概要を以下に示す。

表 青梅市成木小学校バスの概要(平成23年度)

区 分		内 容
事業者		青梅市
対象者		青梅市立成木小学校児童
バス運行の経過 および事業内容		(経過) 平成8年度に成木地区にある3校(青梅市立第八、第九、第十小学校)を統合し、成木小学校を開設した。 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児童の通学の足を確保することが条件とされた。
		(事業内容) 成木7丁目、8丁目から成木小学校へ向うバスがないため、都営バスによる路線バスの運行により、児童の通学の足を確保した。 平成22年度から、都営バスでの路線運行が困難となったことから民間のバス会社に委託とした。
使用車両	平成8年度 ～ 平成21年度	都営バス(路線バス)
	平成22年度 以降	バスの規格 平成22年度 正座席21人、補助席7人 (29人乗りマイクロバス) 平成23年度 正座席37人、補助席8席 (46人乗りバス)
運行状況		成木小学校バス 月～金 週5日(年間210日) 契約時間 7時～18時 運行本数 2便～6便(平均4便)
利用状況		利用児童数(22年度から小規模特認校による児童も含む) 平成22年度 24人 平成23年度 30人
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22年度 決算額 3,762,000円 平成23年度 決算額 4,277,700円
その他		成木1・2丁目の児童は都営バス(既存の路線バス)を利用し通学している。



# 平成23年度 成木小学校通学バスコース

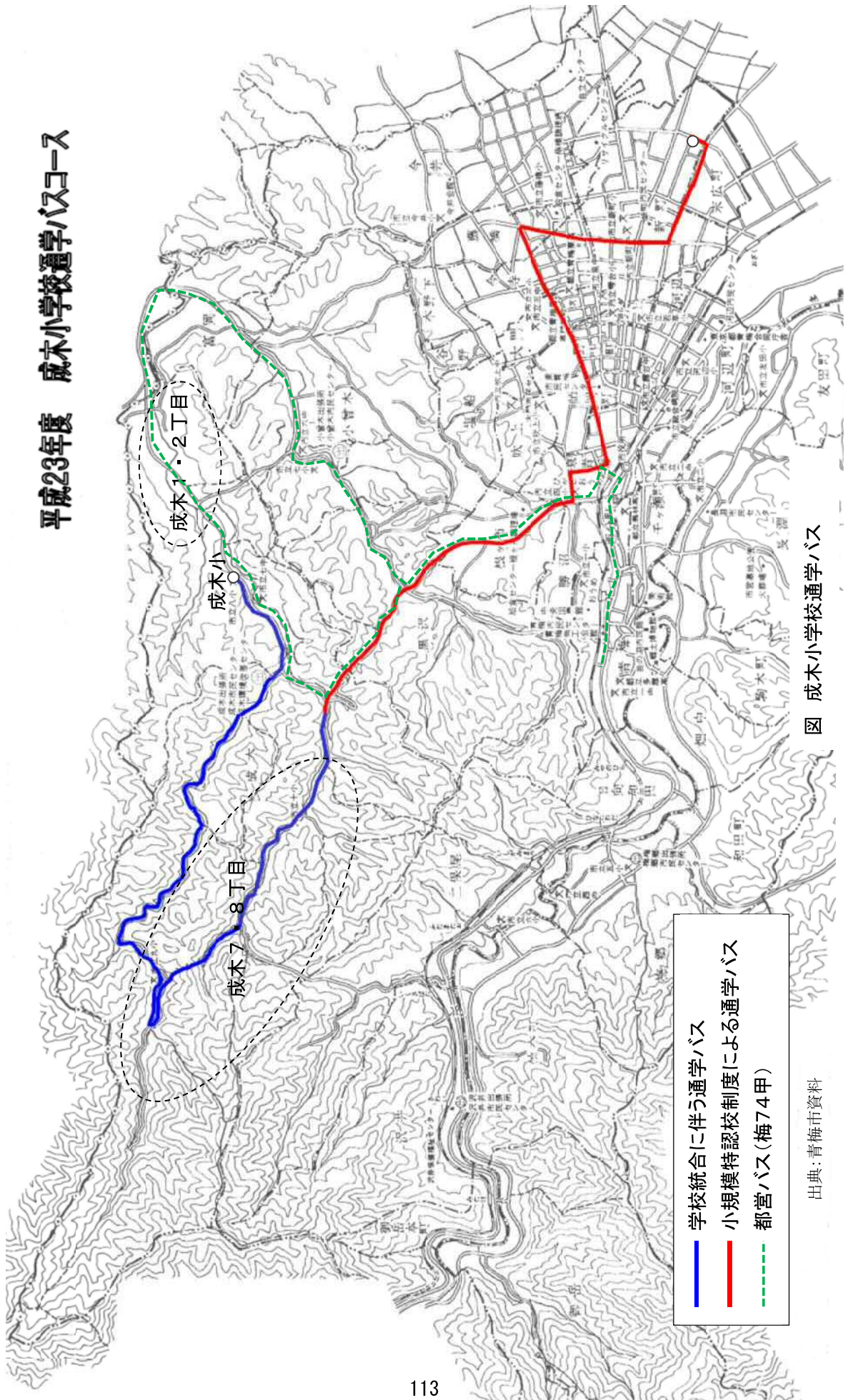


図 成木小学校通学バス

出典:青梅市資料



## (6) 多摩地域のコミュニティバスの現状

ここでは、『多摩地域におけるコミュニティバス及び路線バス支援策に関する実態調査報告書（平成 21 年 3 月：財団法人東京市町村自治調査会）』より、多摩地域のコミュニティバスの現状について整理した。

### ① 導入状況

多摩地域における平成 20 年 9 月時点でのコミュニティバス（デマンド型バス、乗合タクシー、デマンド交通を含む）の導入状況は、30 市町村中 26 市町村（内 1 市町村は導入予定）と大半の市町村で導入されており、その大半で自治体が運営主体となり民間事業者が運行主体となっている。

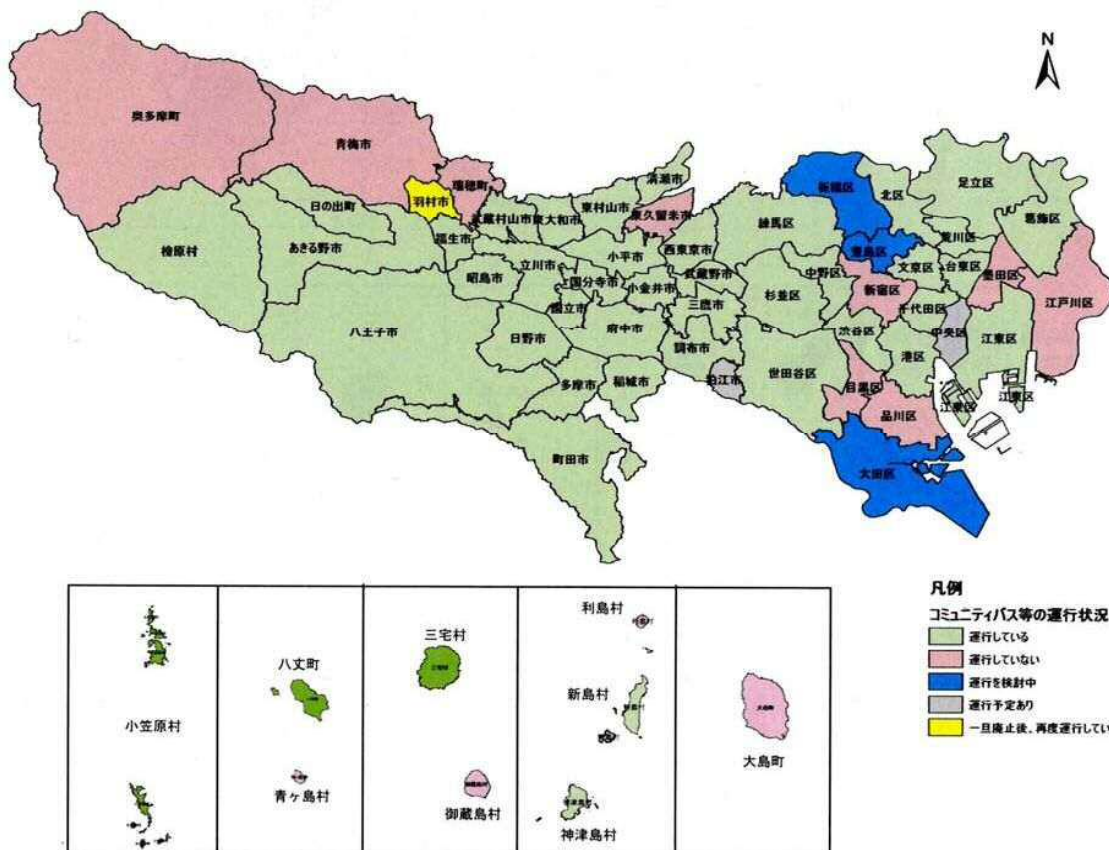


図 コミュニティバス等の導入状況

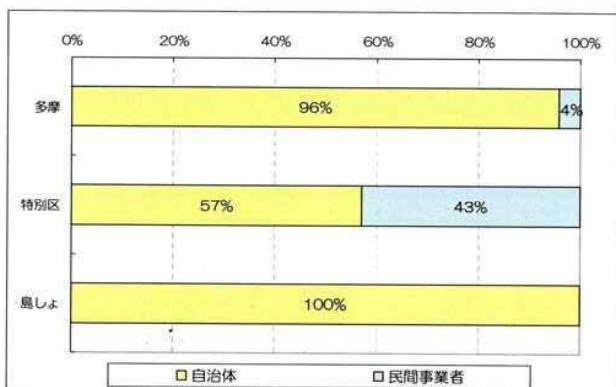


図 コミュニティバス等の運営主体

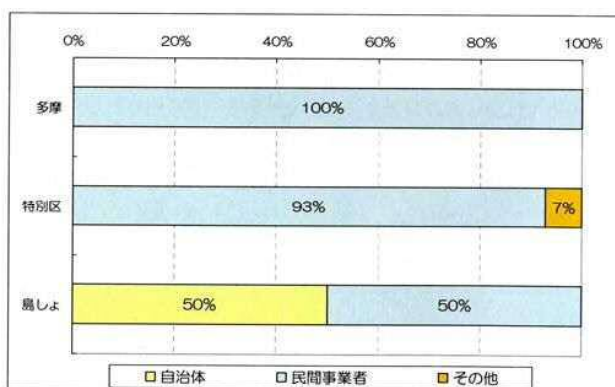


図 コミュニティバス等の運行主体

② コミュニティバスの運行内容

多摩地域のコミュニティバスの路線長は、10km 未満が約 60%を占めているが、特別区部と比べ長距離の路線が多くなっている。

平均運行回数は、平日が 22.6 回、土日が 21.2 回となっており、土日を運休する路線は 16%ある。

また運賃は、運賃がわかりやすい均一運賃が 70%を占めており、その中でも 100 円均一運賃が 35%となっている。

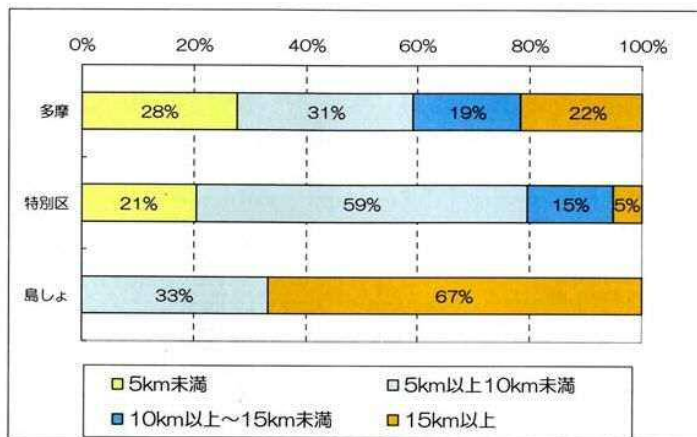
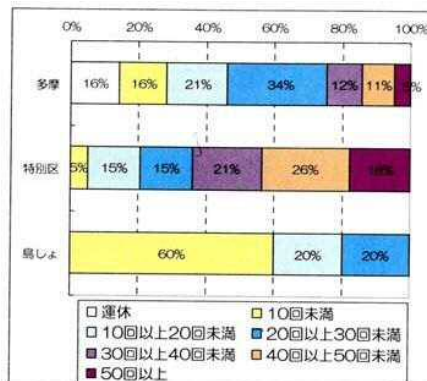
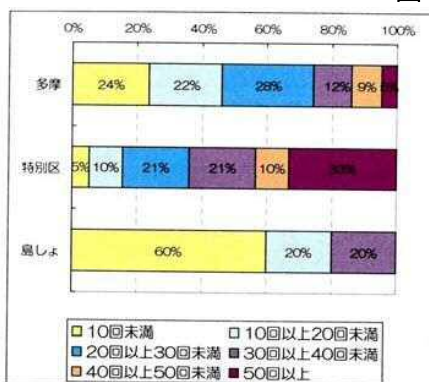


図 路線長



(平日)

(土日)

図 平均運行回数

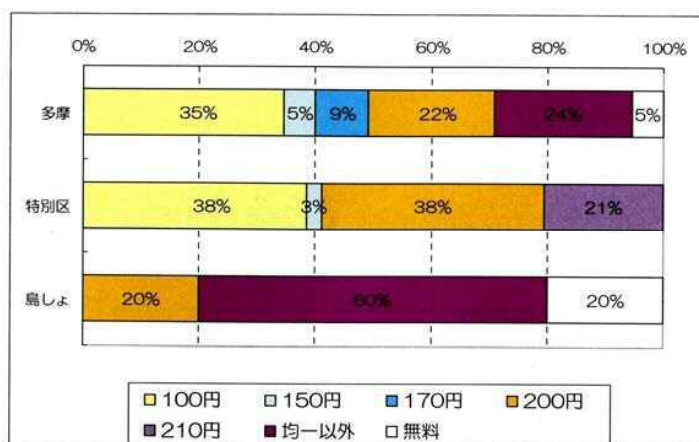


図 運賃設定

### ③ コミュニティバスの利用状況と自治体負担状況

多摩地域のコミュニティバスの1便当たりの利用者数は、半数の路線で20人未満となっている。

そのため、各市町村とも運行経費が運賃収入を上回っており、各市町村のコミュニティバスに対する公的な負担額は、多摩地域では「2,000～3,000万円/年」が約30%と最も多くなっているが、5,000万円/年以上を負担している市町村も21%ある。(最大は西東京市の9,709万円/年)

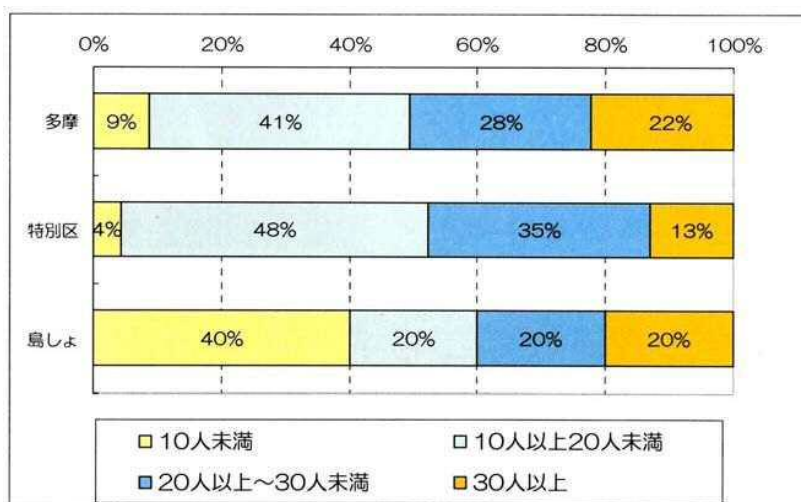


図 利用者数

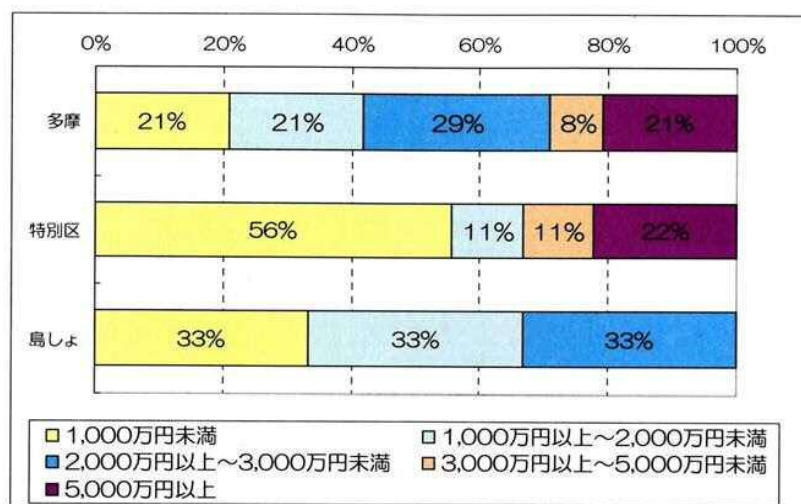


図 市町村別の公的負担額

#### ④ 青梅市へのコミュニティバス導入に際して

多摩地域で運行されているコミュニティバスの市町村ごとの人口密度と収支率（＝運賃収入／運行経費）の関係をみると、人口密度が低いほど収支率が低くなる傾向がみられる。また、バスの路線長と収支率の関係をみると、路線長が12kmを超えると収支率は50%を下回る傾向もみられる。

青梅市の市域面積も広く、また人口密度も1,346人／km<sup>2</sup>と高くないことより、公共交通空白地域等にコミュニティバスを導入した場合は、人口密度が低い地域で路線長が長い路線となることが見込まれ、収支率は50%を大きく下回ることが危惧される。

また、市街地部の公共交通空白地域への導入に際しても、単にコミュニティバスを追加導入しただけでは、既存路線バスとの競合が生じて、既存路線バスの利用者減少と新たなコミュニティバス経費の負担を招き、一層公共負担が増加するおそれがある。

以上のことより、青梅市でのコミュニティバスの導入に際しては、詳細な検討を行い、持続可能性の高い交通システムを検討することが必要と考えられる。

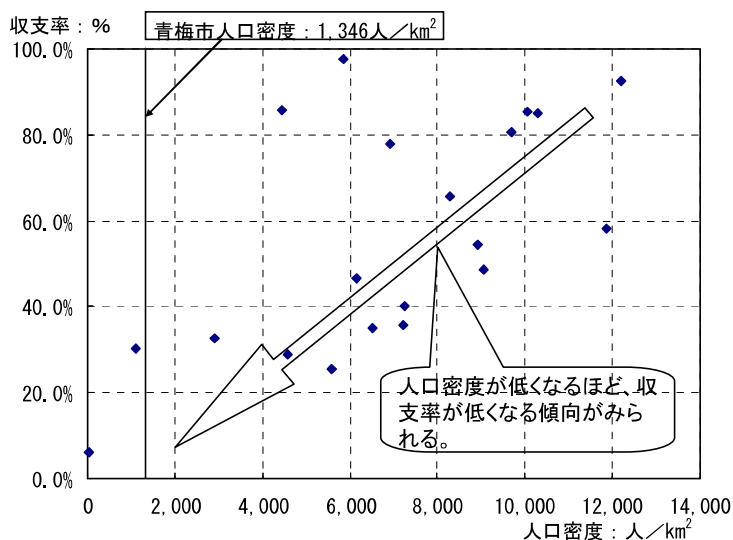


図 市町村人口密度と収支率の関係

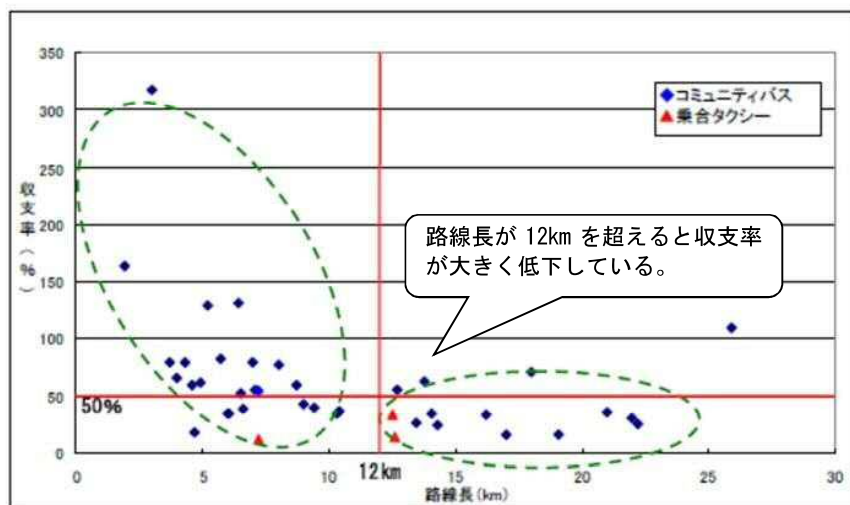


図 路線長と収支率の関係