

## 4. ワークショップによる市民が感じる公共交通の実態

### 4.1. ワークショップ実施概要

市内の6つの地域区分ごとにワークショップを開催し、地域ごとの公共交通の利用状況や、交通面の課題等について、実態を伺うとともに、今後の公共交通の将来像等について意見をいただいた。

開催日時	会場	参加地域・人数
平成28年10月29日(土) 10:00~12:00	戸倉しろやまテラス 第1研修室	小宮・戸倉地域(12人) 五日市地域(1人)
平成28年10月29日(土) 14:30~16:30	あきる野市役所 5階503会議室	菅生・草花地域(3人) 東秋留地域(2人)
平成29年1月24日(火) 10:00~12:00	あきる野市役所 5階503会議室	秋川地域(4人) 増戸・引田地域(5人)

#### [ワークショッププログラム]

あきる野市公共交通を考えるワークショップ	
<本日のスケジュール>	
0:00	開会
0:05	進め方の説明 係員紹介
0:10	資料説明 <ul style="list-style-type: none"> <li>・あきる野市を取り巻く現状(人口、経済、交通)</li> <li>・平成27年度市民意識調査地域別結果</li> <li>・人口変化に伴い将来想定される変化(人口、交通)</li> <li>・公共交通の課題</li> <li>・他都市での公共交通に関する取組事例の紹介</li> </ul>
0:25	テーブル毎の討議(80分間程度)
	◎テーマ①(30分程度) <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の鉄道及びバスの利用状況(通勤・通学、通院、買物・コンビニ等)</li> <li>・公共交通利用に際し、不便と感じること、改善してほしいこと</li> <li>・不便点等が改善された場合、ご自身の公共交通機関利用頻度や回数を増加させる可能性はあるか、どのような行動に対して利用が進むか</li> </ul>
	休憩はテーブル毎に適宜とってください
	◎テーマ②(30分程度) <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関がなくなることへの問題(高齢化、通学、車を運転できなくなったとき等)・公共交通機関の必要性</li> <li>・公共交通機関利用による利用者負担増、税金を投入することについて</li> <li>・お住いの地域やご自身の生活行動における他都市事例の導入可能性について</li> <li>・地区の公共交通の将来像(後期高齢者の交通行動のあり方等)</li> </ul>
1:45	討議結果のまとめ
1:55	閉会

## 4.2.ワークショップ実施結果

西部（小宮・戸倉地域、五日市地域）では、買い物、通院などほとんどの目的で自動車を利用する人が多い。買い物、通院の大半について、五日市地域の平坦部や秋川方面まで行く人がほとんどであった。

また、鉄道利用者も駅近くに駐車場を借りて、駅まで自動車を利用する人が多く、さらに、高齢化の進展などで、車がないと坂道の上り下りが厳しいとの意見もあった。

東部（秋川地域、菅生・草花地域、東秋留地域、増戸・引田地域）のうち、菅生・草花地域（特に草花地域）については、秋川駅より福生駅が近いこと、バスの便が良いことから福生市との結び付きが強く、鉄道利用や買い物などでも福生市を利用する機会が多いという意見が多かった。また、東秋留地域については、近年の拝島駅南口駅前広場整備や、大型商業施設の開業により、拝島駅方面の利用が増えているとの意見がみられた。

秋川地域、増戸・引田地域については、JR五日市線の利用が中心であり、路線バス\*はほとんど利用しないという意見が大半であった。

西部、東部とも、高齢者が増え自動車が運転できなくなると非常に困るという意見が多かったが、公共交通を利用する方向に転換するのは難しいとの意見も多かった。

次頁以降にワークショップの結果のまとめを整理する。なお、とりまとめの中で、店舗名、地名などの固有名詞が登場するが、参加者の発言を尊重し、そのままの表記としている。

西部（小宮・戸倉地域、五日市地域）	東部（菅生・草花地域、東秋留地域、秋川地域、増戸・引田地域）
<b>現況の交通手段と目的地</b>	
<p>[通勤]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんどの人が車を利用しているのではない。</li> <li>・鉄道を利用している人も駅までは車で行く。都心から夜遅く帰ってきても駅から接続するバスがない。バス代より駐車場代のほうが安い。</li> </ul> <p>[買い物]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近所に満足な品のそろう店がない。スーパーまで車で行く。</li> <li>・秋川地区などの平地部のスーパーや日の出のイオンモールに行く。</li> <li>・買った物を持って帰ることを考えると車しかない。</li> <li>・バスがなく、坂道なので、買い物はバイクで行く。</li> <li>・生協の配達や通販でほとんどの物が買えるので、バスには乗らない。</li> </ul> <p>[通院]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阿伎留医療センターのような大きな病院ならばバスがあるが、掛かり付け医へは車で行くしかない。</li> <li>・病院が家まで迎えに来てくれるので困っていない。</li> </ul>	<p>[通勤]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車を利用している人が多いのではない。</li> <li>・草花地域では鉄道を利用している人は、福生駅までバスで出ている。そのほうがバス・鉄道とも本数が多いので便利。JR五日市線はほとんど使わない。</li> <li>・東秋留地域では駅前広場ができた拝島駅まで送迎している人もいる。</li> </ul> <p>[買い物]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋川駅周辺も利用するが車で行く。</li> <li>・草花地域ほとんどが福生まで行く。秋川地区には余り行かないが、退職してからは行くことが増えるかもしれない。</li> <li>・日の出のイオンモールもよく行くようになった。その分市内の店には行かなくなった。</li> </ul> <p>[通院]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス*が減便され、乗り継ぎや帰りの便があるかどうかを考えると非常に不便になった。</li> <li>・大きな病院以外はもともとバスで行くのは難しかった。</li> </ul>
<b>公共交通の課題・必要性</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・拝島駅でJR五日市線との接続が悪い。夜間、武蔵五日市駅からのバスが終わってしまっていて困る。</li> <li>・車を運転できるうちはバスを利用しないと思う。親が車の運転をやめたのでバスを利用するようになったが、バスのない地区の人はどうするのか。</li> <li>・高校生の娘が電車通学しているが、駅からバスが出ていないので、帰りは親が迎えに行かないと心配である。</li> </ul>	<p>[菅生・草花地域]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩川沿いの住宅地は、徒歩でバス停まで出ていたが、年を取って歩くのが大変になった。バス停まで行ければ福生やイオンに行ける。</li> </ul> <p>[東秋留地域]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋川地区に行く。以前は駅まで歩けたが、今は厳しい。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・五日市からのバスは観光利用が多い。地域住民と利用パターンは違うが、双方が利用することで需要が維持できるのではないか。</li> <li>・深沢地区は武蔵五日市駅周辺との高低差が大きく自転車が使えない。道が狭いのでバスはなく、徒歩しか手段がない。観光客も近年多く見かけるので、小型の車両で運行できる乗り物があれば助かる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスが多くあった頃は福生まで行ったが、バスが拝島発着になったので、最寄りバス停が大幅に減便となって困っている。</li> <li>・高齢者が家に閉じ籠もると老化が進むので、出歩けるようにしてほしい。</li> <li>・陸橋通りより南側はどこも道が狭いので、これまで公共交通がなかった。元気な人は自転車で駅まで出られるが、そうでない人の交通手段が必要だろう。</li> </ul> <p><b>[秋川地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅まで歩けるところが多いが、退職してからは鉄道にも乗らなくなった。</li> <li>・秋川に向けて下りとなるので、駅まで出るのは高齢者には大変だろう。</li> <li>・駅にはバスが走っているが、五日市街道や陸橋通りは便数が少なく日常では使わない。</li> </ul> <p><b>[増戸・引田地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五日市街道より南側の地区は道が狭く、バスは入れない。以前は駅まで徒歩や自転車で行っていたが、高齢者には無理かもしれない。</li> <li>・高校生も雨の日は駅まで親が送迎する家庭も多いようだ。</li> </ul>
<b>公共交通の将来像</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・閉校など早急に対応が必要な場合でないと、地域での相乗りは難しい。地域でドライバーを用意するにしても、それが仕事にならないとなかなか継続的な手はないのではないか。</li> <li>・目的地としての需要がありそうなところ（病院や商業施設等）に路線を集めて、そこから便利なバスで鉄道に乗れるようなものがあると良い。バスの車内も交流の場になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線的な交通は受益者負担、支線的な交通はある程度公共の負担も必要ではないか。</li> <li>・地域でどういう交通が必要か、コミュニケーションを取りながら考えていく機会がこれまでなかったので、このような機会を継続して、地域で将来像を描く必要がある。</li> <li>・財政が厳しくバスが運行できないようなところでは、会員制のバスを導入するなど、やり方を考えないといけない。車社会なので限られた利用者しか乗らないだろう。</li> </ul>

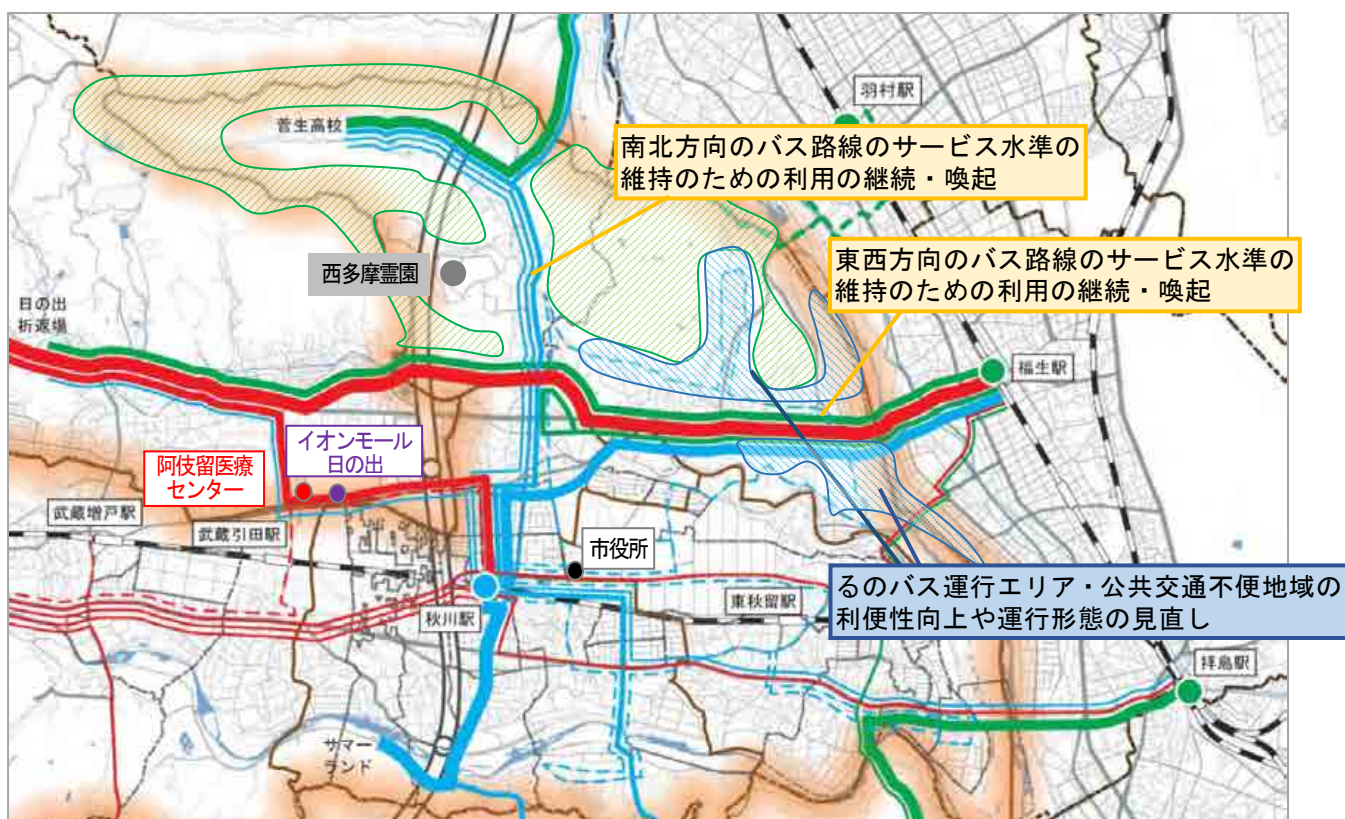
## 5. あきる野市における公共交通の課題

### 5.1.地域別の課題

#### 1) 菅生・草花地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市北東部に位置する地域で、平井川北側の永田橋通り沿道周辺の比較的平坦な地区には住宅、店舗等が立地している。地区北側の丘陵部には、東海大学菅生高等学校・中部があるほか、住宅が点在する地域となっている。</li> <li>公共交通を利用した通勤・通学等では、J R 青梅線福生駅との結び付きが強い地域と考えられる。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内に鉄道駅はなく、J R 青梅線福生駅、小作駅、J R 五日市線秋川駅へのバス路線が整備されている。</li> </ul> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域南側を東西に結ぶ永田橋通りはJ R 青梅線福生駅と本市内（秋川駅、武蔵五日市駅）を結ぶ路線バス*が運行されており、日中も毎時4本程度（片道）の本数が確保されている。深夜バスも運行され、通勤需要に対応した運行がなされている。</li> <li>地域内の南北を結ぶ滝山街道には、主に東海大学菅生高等学校・中部アクセス*のための路線バス*が朝夕を中心に多く運行されており、直通便を除き、地域の足として利用可能なほか、秋川駅と小作駅とを結ぶ路線も日中で毎時1本（片道）の本数が運行されている。</li> <li>路線バス*でカバーできない範囲については「るのバス」が5本／日（片方向循環）運行されており、秋川駅方面への足として機能している。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り駅までの所要時間について満足度が低くなっている。これは地域内に鉄道駅がなく、他の交通手段を使う必要があることに起因すると考えられる。</li> <li>バスの運行間隔、バスの運賃についても満足度が低くなっている。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西方向（永田橋通り）のバス路線については、都市部の交通手段として利便性が確保されており、今後ともサービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>南北方向（滝山街道）のバス路線については、東海大学菅生高等学校・中部への通学対応が路線バス*で行われていることや、日中も1時間間隔のラウンドダイヤ*で運行されていることから、最低限の利用環境は整っており、日中の本数確保のための利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>るのバスについては、1日当たり5本（片方向循環）のみの運行であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあるとされ、より利便性の高い交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>

[菅生・草花地域の課題]



路線バス\*等の1日当たりの運行本数

(凡例)

本/日(片道)

秋川駅発	武蔵五日市駅発	青梅線駅発
5以下	5以下	5以下
6~10	6~10	6~10
11~20	11~20	11~20
21~30	21~30	21~30
31~50	31~50	31~50

点線：るのバス      点線：はむらん

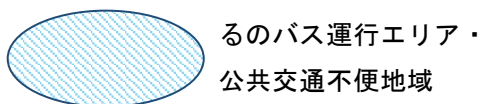


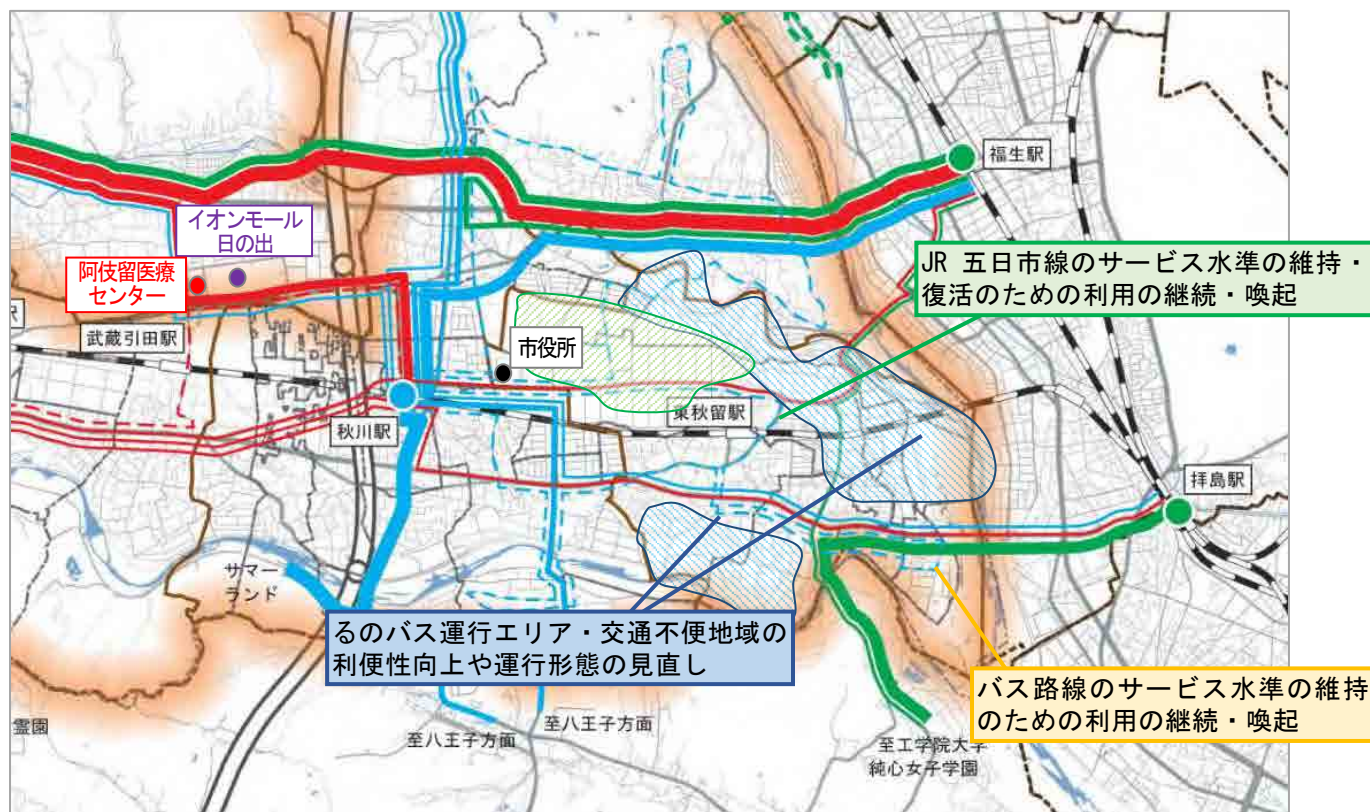
図 5-1 菅生・草花地域の課題

## 2) 東秋留地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市南東部に位置する地域で、J R五日市線東秋留駅を中心に、五日市街道、睦橋通りといった本市の東西方向の幹線道路が通る地域である。</li> <li>地域はおおむね平坦（多摩川、秋川に向かって下る傾向）で、住宅や屋城工業団地等が立地している。地区内西側はおおむね東秋留駅の徒歩圏になっており、地区内東側については、睦橋通りに運行される路線バス*でJ R青梅線拝島駅に直結されている。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内にJ R五日市線東秋留駅があり、朝夕は都心部と直通運転されている。J R五日市線は、日中の運行本数が削減（3本/時→2本/時）され、利便性が低下している。</li> </ul> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の東西を結ぶ五日市街道は、J R五日市線との並行路線となるため、1日当たり4本（片道）の路線バス*の運行となっており、利便性は低い。</li> <li>同じく東西方向の睦橋通りについては、拝島駅と八王子市内の大学を結ぶ路線バス*が運行されている。朝夕は本数が1時間当たり4本程度（片道）確保されており、日中も1時間当たり1本（片道）が運行されている。</li> <li>路線バス*でカバーできない範囲については「るのバス」が1日当たり5本（片方向循環）運行されており、秋川駅方面、東秋留駅方面への足として機能している。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最寄り駅までの所要時間について、東秋留駅から離れた小川地区で満足度が低くなっている。</li> <li>また、バスの遅延状況への満足度が低くなっており、これは拝島駅までの間にある国道16号交差点等の渋滞による影響と考えられる。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R五日市線については日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり利便性が低下していることから、今後、サービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>東西方向（睦橋通り）のバス路線については、八王子方面の大学への通学対応が路線バス*で行われていることから、日中も1本/時が確保されており、最低限の利用環境は整っている。今後もサービス水準が低下しないよう、日中の本数確保のための利用の継続・喚起に取り組む必要がある。今後、大学の都心回帰等により通学者が減少すると大きな影響を受ける可能性がある。</li> <li>東西方向（五日市街道）のバスや、るのバスは、1日当たり5本以下の運行本数であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあるとされ、より利便性の高い交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>



[東秋留地域の課題]



路線バス\*等の1日当たりの運行本数 (凡例) 本/日(片道)

秋川駅発	武蔵五日市駅発	青梅線駅発
5以下	5以下	5以下
6~10	6~10	6~10
11~20	11~20	11~20
21~30	21~30	21~30
31~50	31~50	31~50

点線：るのバス      点線：はむらん


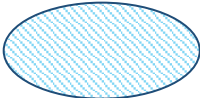
-  農地等
-  るのバス運行エリア・公共交通不便地域

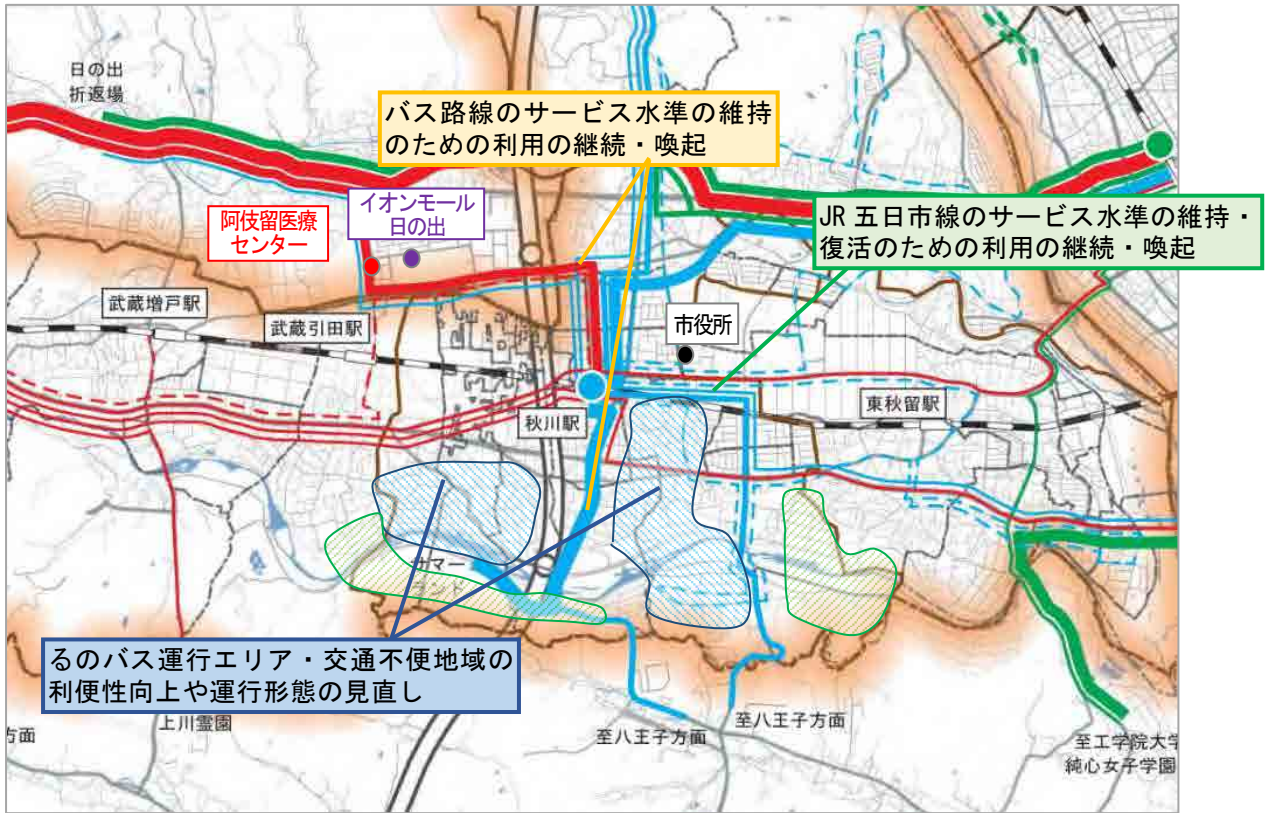
図 5-2 東秋留地域の課題



### 3) 秋川地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧秋川市中心部に位置する地域で、公共施設や商業施設が多く立地するが J R 五日市線秋川駅を中心に、東西方向の幹線道路（五日市街道、睦橋通り）、南北方向の幹線道路（滝山街道）が通る地域である。</li> <li>・地形はおおむね平坦（秋川に向かって下る傾向）で、J R 五日市線の南側が旧市街（住宅中心）、北側が新市街（産業中心）となっている。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に J R 五日市線秋川駅があり、朝夕は立川や都心方面と直通運転されている。J R 五日市線は日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり利便性が低下している。</li> </ul> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋川駅は、鉄道と路線バス*、コミュニティバス*の結節点*であり、南北方向の路線バス*の起終点として複数の系統が集まっている。</li> <li>・北側については、東海大学菅生高等学校・中等部への路線や、J R 青梅線福生駅への路線が運行されており、南側については、東京サマーランド（一部は八王子駅まで）への路線が多く運行されている。</li> <li>・東西方向については、J R 五日市線との並行路線となるため、バスの1日当たりの運行本数は数本であり、利便性は低い。また、路線バス*でカバーできない範囲については、「るのバス」が1日当たり5本（片方向循環）運行されており、秋川駅方面への足として機能している。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り駅までの所要時間について、秋川駅から離れた牛沼地区、秋留地区で満足度が低くなっている。</li> <li>・また、牛沼地区で、バス停までの所要時間に対して、満足度が低くなっている。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・J R 五日市線については日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり利便性が低下してきていることから、今後サービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>・東西方向（睦橋通り）の路線バス*や、るのバスの運行は1日当たり数本程度の運行本数であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあるとされ、より利便性の高い交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>

[秋川地域の課題]



路線バス\*等の1日当たりの運行本数 (凡例) 本/日(片道)

秋川駅発	武蔵五日市駅発	青梅線駅発
5以下	5以下	5以下
6~10	6~10	6~10
11~20	11~20	11~20
21~30	21~30	21~30
31~50	31~50	31~50

点線：るのバス      点線：はむらん

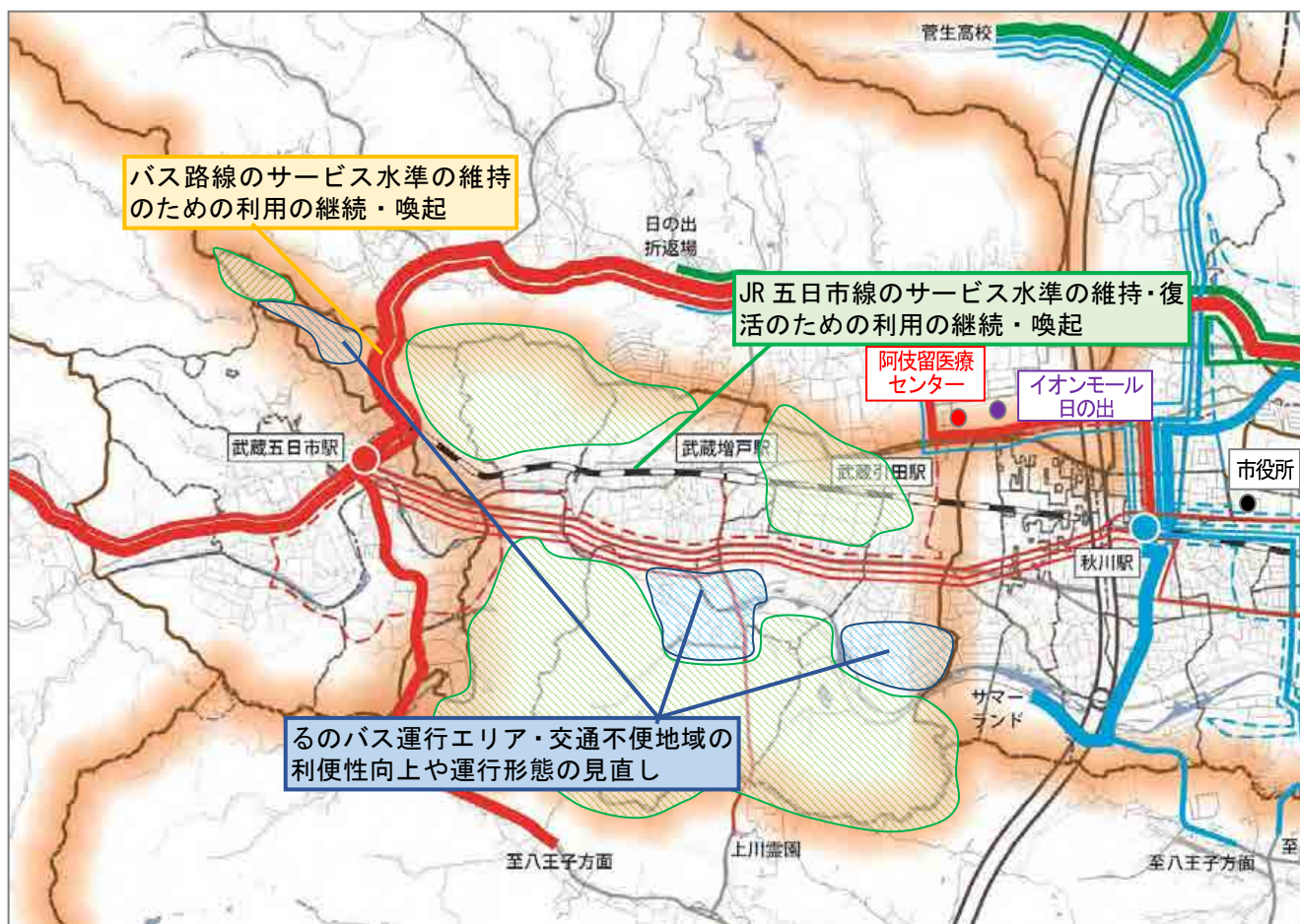
- 山林・農地等
- るのバス運行エリア・公共交通不便地域

図 5-3 秋川地域の課題

#### 4) 増戸・引田地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形はおおむね平坦（秋川に向かって下る傾向）で、農業が中心のJR五日市線北側と、住宅や商業施設が立地するJR五日市線南側（五日市街道沿線）から構成されている。</li> <li>・秋川の南側地区には、住宅等は少なく、市のグラウンド等として利用されている。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内にJR五日市線武蔵引田駅と武蔵増戸駅があり、朝夕は立川や都心方面と直通運転されている。JR五日市線は日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり、利便性が低下している。</li> </ul> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五日市街道沿線を含め、ほとんどの範囲が鉄道駅の徒歩圏となっている。</li> <li>・東西方向の路線は、JR五日市線との並行路線となるため、バスの運行本数は11本/日（片道）となっており、利便性は低い。</li> <li>・路線バス*でカバーできない範囲については、「るのバス」が1日当たり3本（片道）運行されており、武蔵五日市駅、秋川駅方面への足として機能している。</li> <li>・秋川の南側地区については、上川霊園行きのバスが1日当たり2本（片道）運行されているのみとなっている。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄り駅までの所要時間について、武蔵増戸駅から離れた高尾・網代地区、三内・横沢地区で満足度が低くなっているが、他地域と比べると不便に対する声は多くない。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR五日市線については日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり、利便性が低下してきていることから、今後サービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>・東西方向（五日市街道）のバスや、るのバスの運行は数本/日程度の本数であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあると考えられ、より利便性の高い交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>

[増戸・引田地域の課題]



路線バス\*等の1日当たりの運行本数 (凡例)

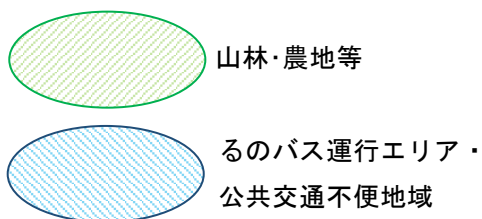


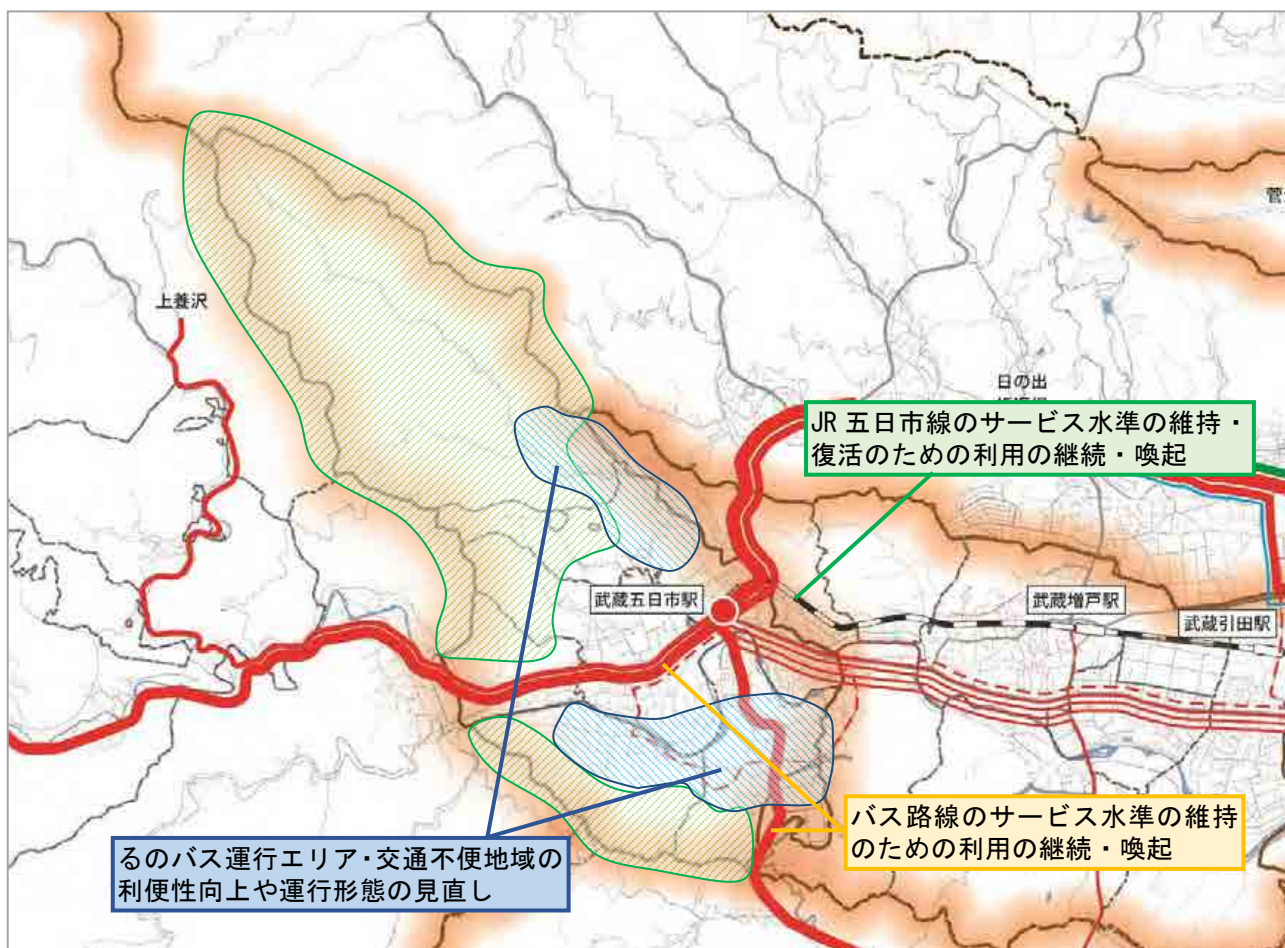
図 5-4 増戸・引田地域の課題

## 5) 五日市地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形は山間部が中心で、J R 五日市線武蔵五日市駅周辺の平坦な地区に、五日市地域の住宅や商業施設が集積している。</li> <li>・山間部については、一部の道路沿いに住宅等が立地している。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に J R 五日市線の終点武蔵五日市駅が立地し、朝夕は立川や都心方面と直通運転されている。J R 五日市線は日中の本数削減（3本／時→2本／時）となり利便性が低下してきている。</li> </ul> <hr/> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・武蔵五日市駅が鉄道と路線バス*の結節点*となっており、J R 青梅線福生駅（日の出町経由）、檜原方面、八王子方面、秋川駅方面等への路線バス*が運行されている。</li> <li>・東西方向の路線は、J R 五日市線との並行路線となるため、バスの運行本数は、1日当たり数本となっており、利便性は低い。また、路線バス*でカバーできない範囲については「るのバス」が1日当たり3本（片道）運行されており、武蔵五日市駅方面や秋川駅方面への足として機能している。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄りバスまでの所要時間について、バスが運行されていない入野地区・深沢地区で満足度が低くなっている。</li> <li>・留原地区・館谷地区で遅延状況に対する満足度が低くなっている。これは運行距離の長い路線（武蔵五日市駅～秋川駅、拝島駅）が中心となっていることが理由と考えられる。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・J R 五日市線については日中の本数削減（3本／時→2本／時）となり利便性が低下してきていることから、今後、サービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>・東西方向（五日市街道）のバスや、るのバスの運行は数本／日程度の本数であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあるとされ、公共交通が運行されていない入野地区・深沢地区を含め、利用しやすい交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>



[五日市地域の課題]



路線バス\*等の1日当たりの運行本数 (凡例)

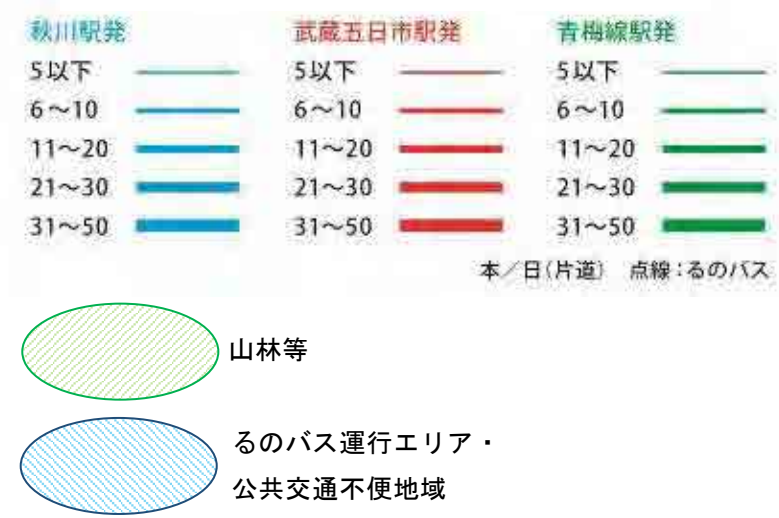


図 5-5 五日市地域の課題

## 6) 小宮・戸倉地域

<b>地域の特性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形は山間部が中心で、檜原街道、都道 201 号線、戸倉地区の大日影通りに沿って集落が形成されている。</li> <li>・地域内に小中学校はなく、五日市地区の五日市小学校、五日市中学校までバス等で通学する必要がある。</li> </ul>
<b>現状</b>	<p><b>[鉄道]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に鉄道はなく、JR 五日市線の終点である武蔵五日市駅までのバス利用となる。</li> </ul> <hr/> <p><b>[路線バス*]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・武蔵五日市駅が鉄道と路線バス*の結節点*となっており、武蔵五日市駅を起終点として檜原街道に運行されている。</li> <li>・武蔵五日市駅～十里木間が1日当たり38本(片道)(日中毎時2本)、十里木から檜原方面が1日当たり29本(片道)(日中毎時約0.9本)、上養沢方面が1日当たり9本(片道)(日中毎時0.5本)となっている。</li> <li>・戸倉地区の大日影通りには路線バス*は運行されていない。</li> </ul>
<b>アンケートによる意見</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅がないことから、最寄り駅への所要時間について満足度が低くなっている。</li> <li>・また、バスの運賃に関する満足度が低くなっている。これは乗車距離が長いことが要因と考えられる。</li> </ul>
<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域は山間部であり、集落もバス路線の沿線に立地している一方、バス停までの距離のほか、高低差もバス利用を阻害する要因と考えられる。</li> <li>・小中学校への通学に必ずバス利用が必要なことから、スクールバスが運行されているが、より利用しやすい交通手段の整備が必要と考えられる。</li> </ul>



[小宮・戸倉地域の課題]

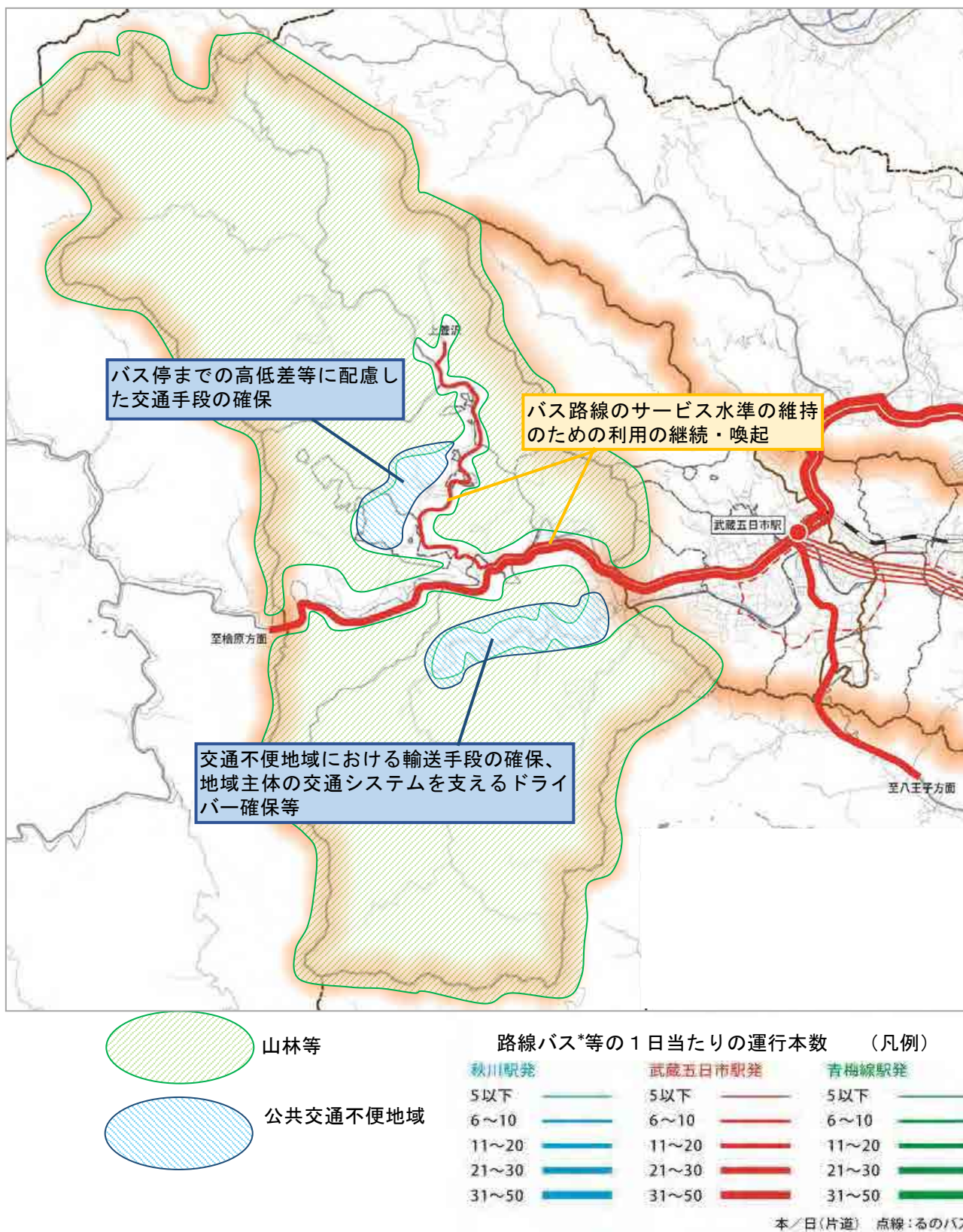


図 5-6 小宮・戸倉地域の課題



## 5.2.公共交通の課題

### 1) 公共交通の運行状況

- ・市の東西を結ぶ基幹的な交通として、鉄道はJR五日市線が運行されている。2015（平成27）年3月のダイヤ\*改正で日中の運行本数が3本/時→2本/時に減便されている。
- ・路線バス\*のネットワークは、市域東側については、秋川駅～福生駅、武蔵五日市駅～（日の出町）～福生駅、秋川駅～八王子駅方面、秋川駅～小作駅方面が主な運行経路となっている。市域西側については、武蔵五日市駅～八王子駅方面のほか、武蔵五日市駅以西の山間部の路線からネットワークが形成されている。
- ・学校移転による急激な減便により日常生活への影響が大きい所もみられる。
- ・住宅団地において高齢化が進んでいる箇所があり、バス停までの移動手段が必要な所も出てきている。

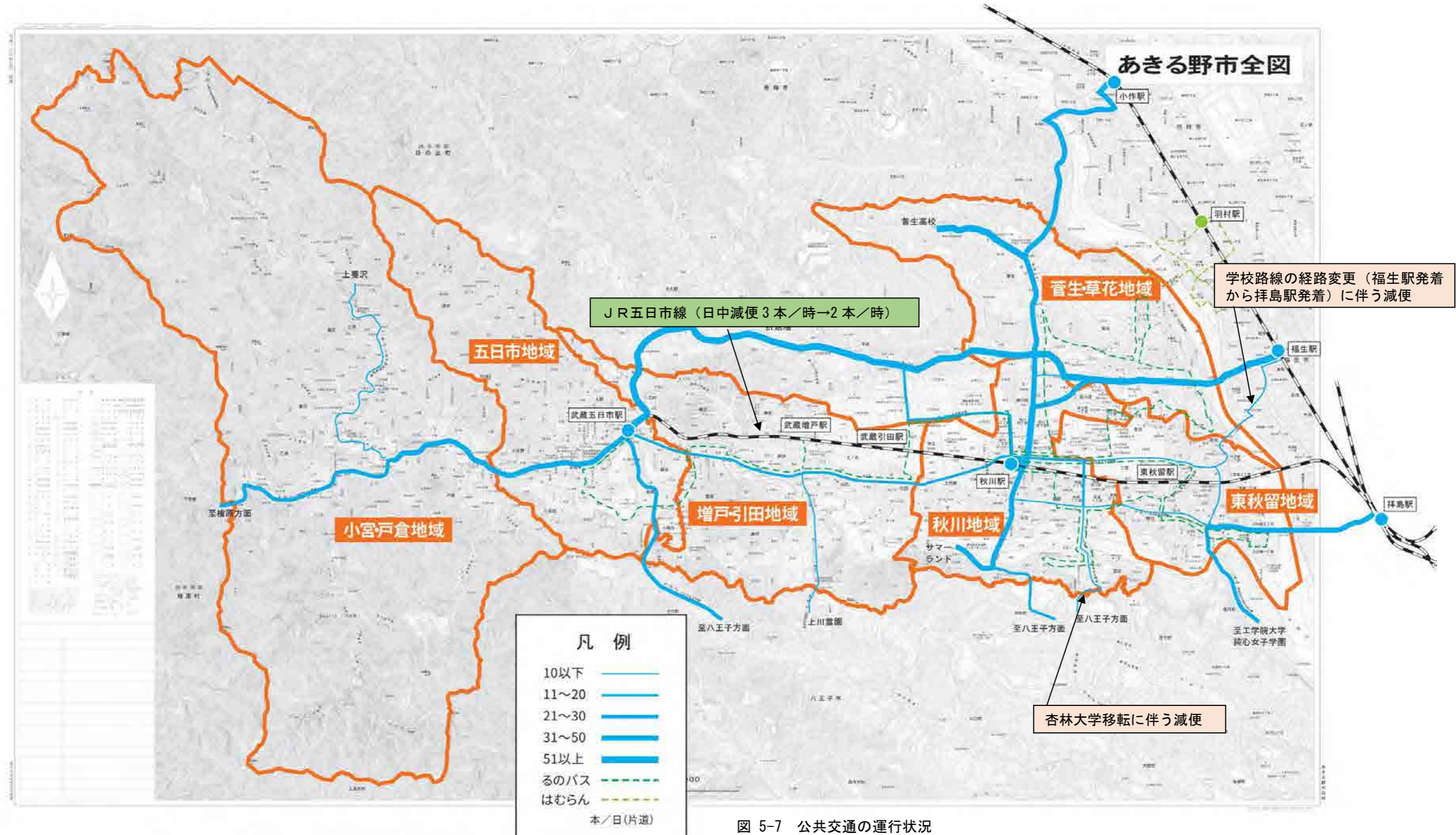


図 5-7 公共交通の運行状況





## 2) 公共交通空白地域の整理

- ここでは、鉄道駅から半径 700m、バス停から半径 300m の範囲内に入らない地区を「公共交通空白地域」とした。
- 平地部では、引田地区の南側などに、一定の範囲に及ぶ公共交通空白地域が存在している。また、山間部についても、一定の範囲に及ぶ公共交通空白地域が存在している。
- 公共交通空白地域は、自家用車が主な移動手段となっている。高齢化が進展する中で、将来的な移動困難者\*が増加するおそれがある。

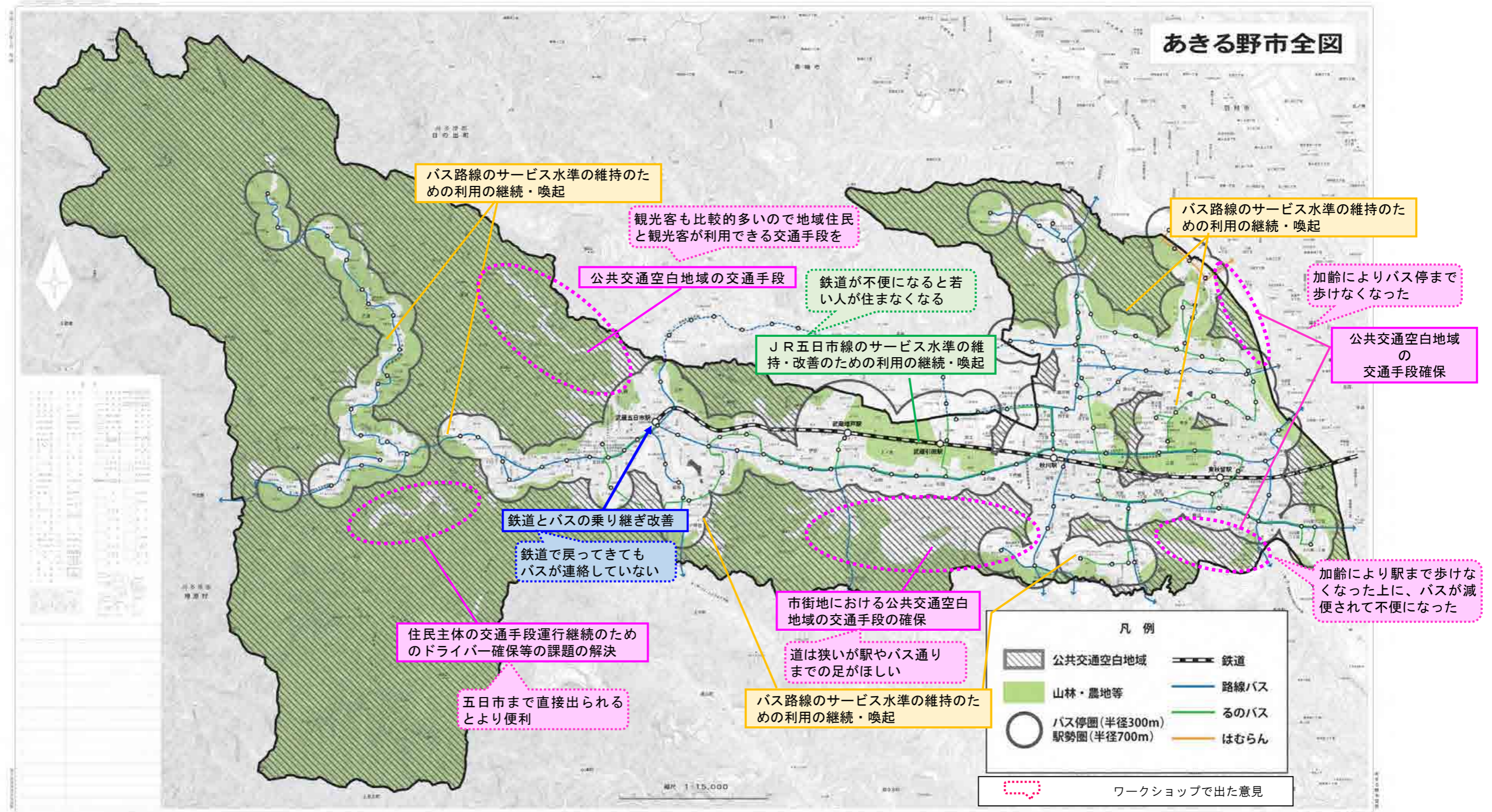


図 5-8 公共交通空白地域の整理







3) 公共交通空白地域と高齢者の可住地における人口密度

・東部の睦橋通り南側や武蔵五日市駅北西側などでは、公共交通空白地域が存在しており、更に75歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度が高くなっている。

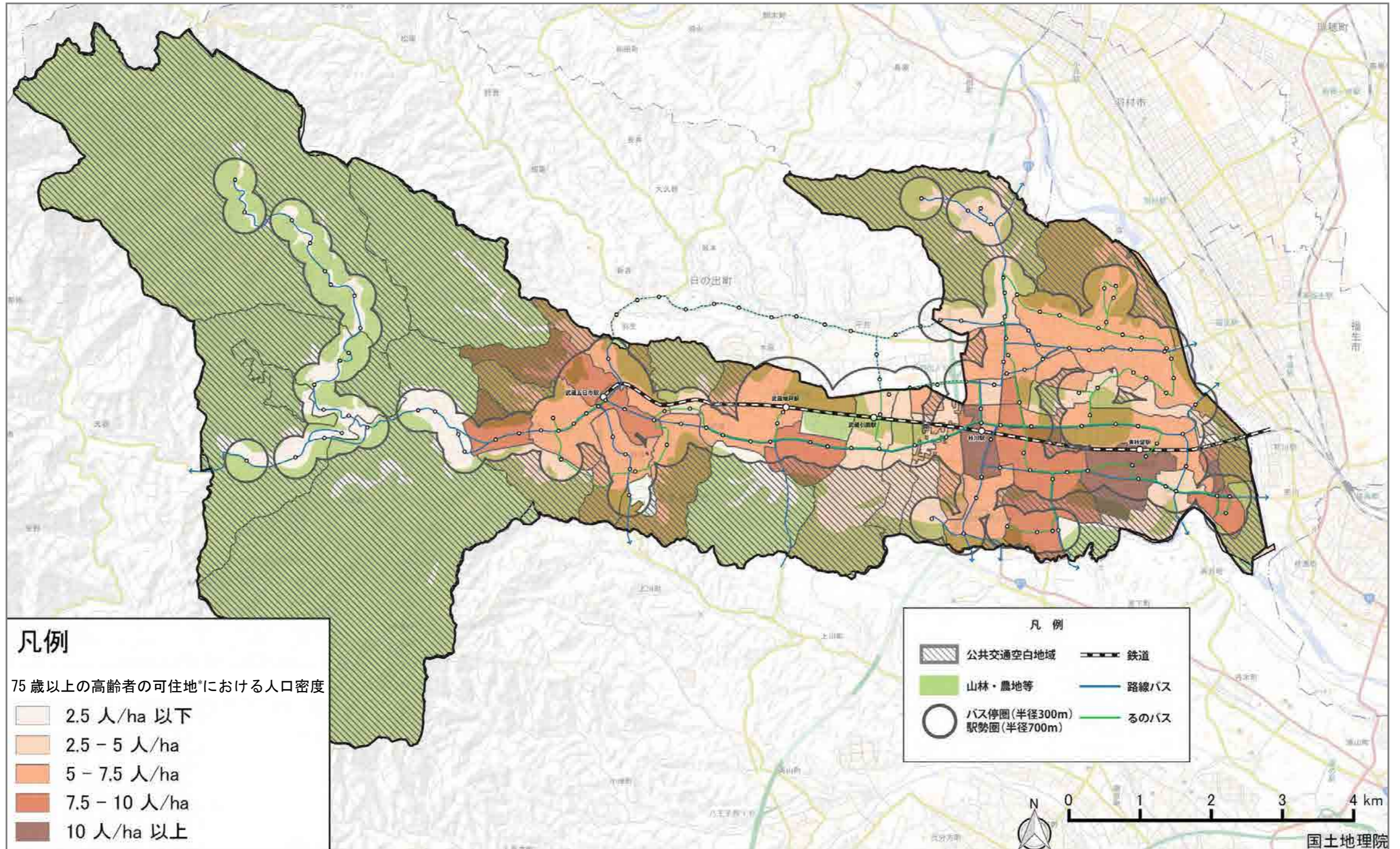


図 5-9 公共交通空白地域と75歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度







#### 4) 市民が感じる課題

##### ①公共交通の利用意向等

昨年度実施した市民アンケートでは、公共交通が改善されても利用できないと回答した割合は、移動目的に限らず約9割となっており、公共交通の利用者は限定的と考えられる。

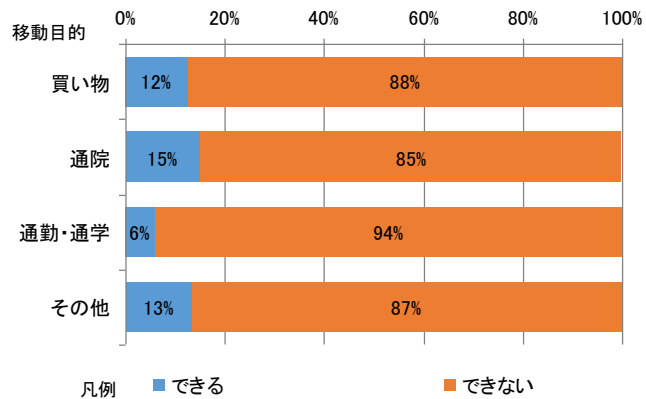


図 5-10 移動目的別に見た公共交通の利用可能性の自己評価結果（再掲）

市民アンケートの結果では、比較的路線バス\*の利便性の高い菅生・草花地域でも満足度の合いが低くなっている。

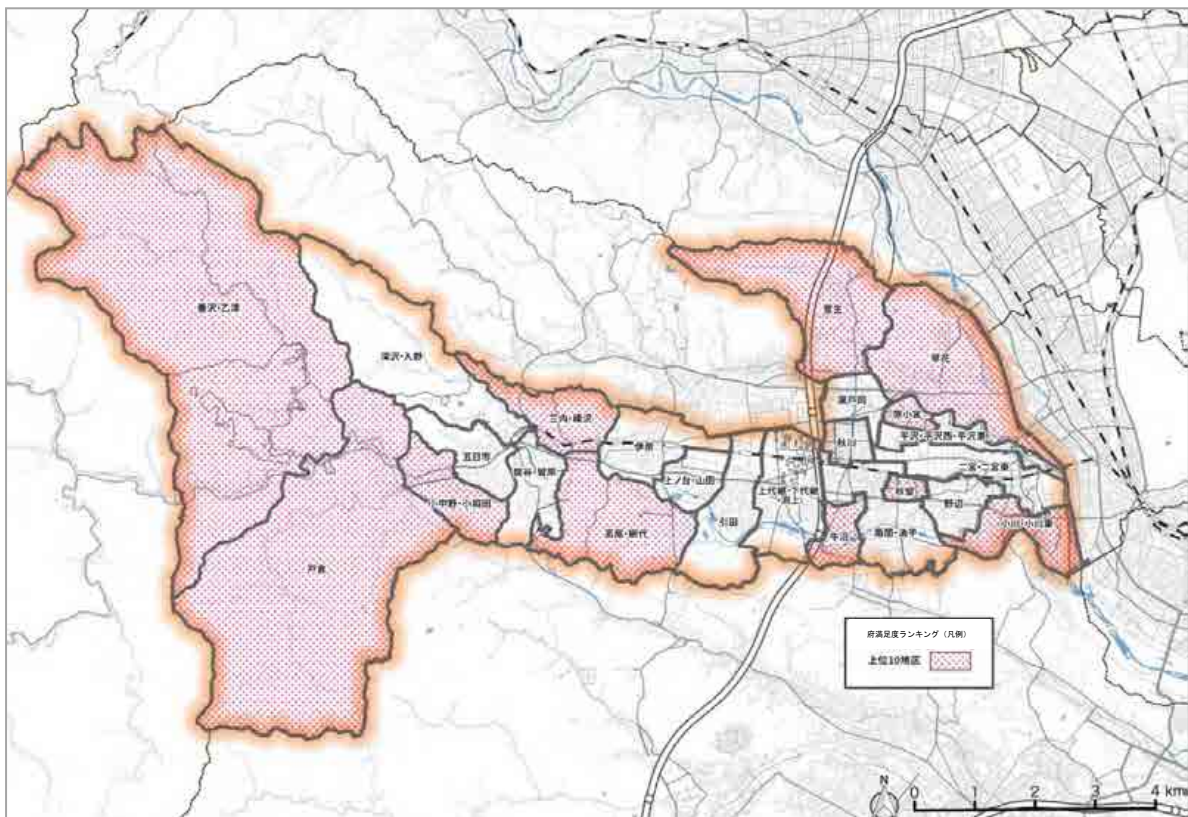


図 5-11 市民アンケートにおける公共交通不便地域上位 10 地域





公共交通空白地域、平成 28 年 8 月末現在の 75 歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度、市民アンケートで満足度が低かった地区を重ねてみると、山間部や、平地部の多摩川沿いの草花地区、睦橋通り南側の小川・小川東地区などが該当する。

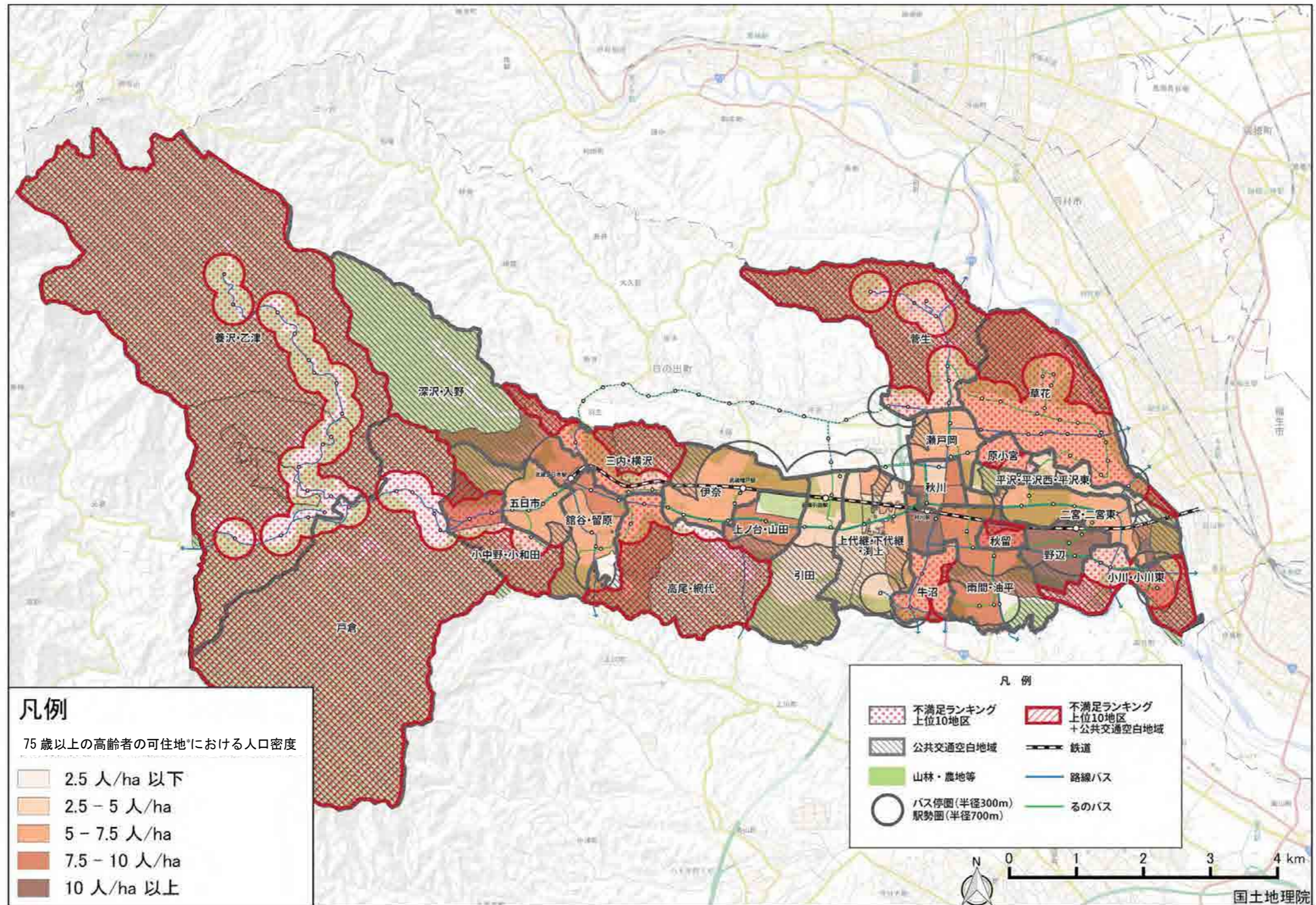


図 5-12 公共交通空白地域と 75 歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度、市民アンケートでの満足度が低かった地域の重ね合わせ





## ②ワークショップでの意見（再掲）

買い物、通院などのほとんどの目的で自動車を利用する人が多い。  
 一方、高齢化の進展などで、これまで歩いていた距離を歩くのが困難に思うようになったり、車の運転をやめた親などを見て、最低限の交通手段の必要性を感じるようになったという人も複数見られた。

西部（小宮・戸倉地域、五日市地域）	東部（菅生・草花地域、東秋留地域）
<b>公共交通の課題・必要性</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拝島駅でJR五日市線との接続が悪い。夜間、武蔵五日市駅からのバスが終わってしまっていて困る。</li> <li>・ 車を運転できるうちはバスを利用しないと思う。親が車の運転をやめたのでバスを利用するようになったが、バスのない地区の人はどうするのか。</li> <li>・ 高校生の娘が電車通学しているが、駅からバスが出ていないので、帰りは親が迎えに行かないと心配である。</li> <li>・ 武蔵五日市駅からのバスは観光利用が多い。地域住民と利用パターンは違うが、双方が利用することで需要が維持できるのではないか。</li> <li>・ 深沢地区は武蔵五日市駅周辺との高低差が大きく自転車が使えない。道が狭いのでバスはなく、徒歩しか手段がない。観光客も近年多く見かけるので、小型の車両で運行できる乗り物があれば助かる。</li> </ul>	<p><b>[菅生・草花地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多摩川沿いの住宅地は、徒歩でバス停まで出たが、年を取って歩くのが大変になった。バス停まで行ければ福生やイオンに行ける。</li> </ul> <p><b>[東秋留地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 秋川地区に行く。以前は駅まで歩けたが、いまは厳しい。</li> <li>・ バスが多くあった頃は福生駅まで行ったが、バスが拝島駅発着になったので、最寄りバス停が大幅に減便となって困っている。</li> <li>・ 高齢者が家に閉じ籠もると老化が進むので、出歩けるようにしてほしい。</li> <li>・ 陸橋通りより南側はどこも道が狭いので、これまで公共交通がなかった。元気な人は自転車で駅まで出られるが、そうでない人の交通手段が必要だろう。</li> </ul> <p><b>[秋川地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅まで歩けるところが多いが、退職してからは鉄道にも乗らなくなった。</li> <li>・ 秋川に向けて下りとなるので、駅まで出るのは高齢者には大変だろう。</li> <li>・ 駅にはバスが走っているが、五日市街道や陸橋通りは便数が少なく日常では使わない。</li> </ul> <p><b>[増戸・引田地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 五日市街道より南側の地区は道が狭く、バスは入れない。以前は駅まで徒歩や自転車で出たが、高齢者には無理かもしれない。</li> <li>・ 高校生も雨の日は駅まで親が送迎する家庭も多いようだ。</li> </ul>



5) あきる野市における公共交通の課題

①平成 28 年8月末現在の 75 歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度と路線バス\*の状況

75 歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度を見ると、主に駅周辺の市街地での密度が高くなっているが、武蔵五日市駅北西側や増戸・引田地域の五日市街道周辺、秋川地域、東秋留地域の睦橋通り周辺など、路線バス\*の本数の少ない地区でも高くなっている。今後も高齢化は進展することから、公共交通空白地域のみならず、ある程度のサービス水準が確保されている地区も含め、移動が困難な実態があるかどうか、詳細な調査が必要と考えられる。

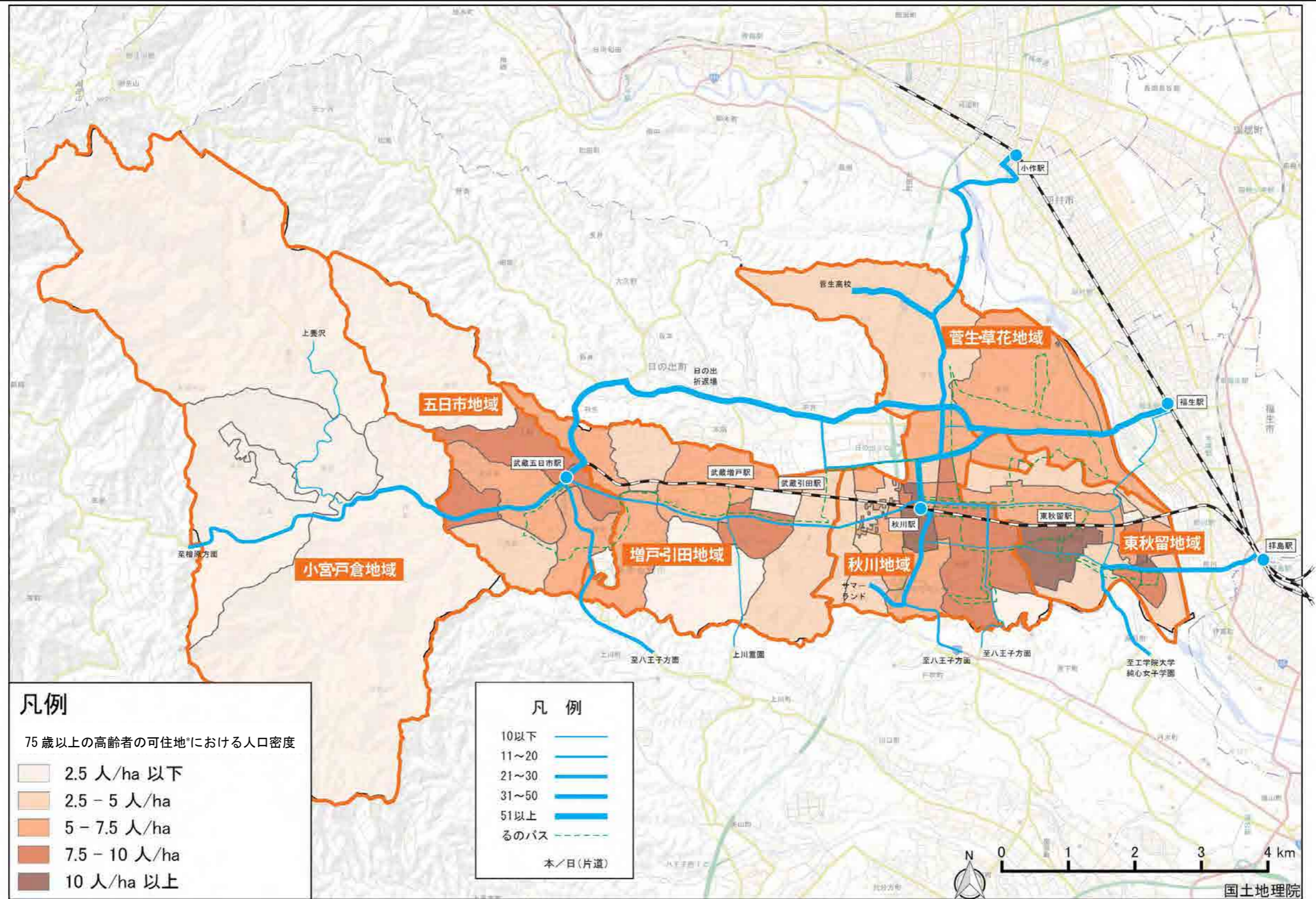


図 5-13 75 歳以上の高齢者の可住地\*における人口密度と公共交通サービスの状況





②小型車両の運行が可能な道路

- ◆るのバスに使われている小型バス（日野ポンチョ、36人乗り）の車幅は2.08mあり、車両制限令\*を満たすために、下図に示す幅員が確保される道路が路線バス\*として運行可能となる。
- ◆ワンボックスタイプの車両（トヨタコースター、10人乗り）の車幅は約1.70mであり、小型バスよりも通行可能な道路は多くなる。



←るのバス使用車両の車幅は2.080m



←ワンボックスタイプの車両の車幅は1.695m

※車道幅員＝路面幅員から路側帯\*（白線）を除いた幅員〔路側帯\*の最低幅員：0.75m〕



①路側帯\*（白線）が両側にある場合

◆必要な車道の幅員： $2.08 \times 2 + 0.5 = 4.66\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 ※路側帯\*の最低幅員：0.75m

②路側帯\*（白線）が片側のみの場合

◆必要な車道（路面）の幅員： $2.08 \times 2 + 0.5 + 0.5 = 5.16\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 (路側帯\*のない側の側方の余裕幅) ↘  
 ※路側帯\*の最低幅員：0.75m

③路側帯\*（白線）がない場合

◆必要な路面の幅員： $2.08 \times 2 + 0.5 + 1.0 = 5.66\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 (側方の余裕幅  $0.5\text{m} \times 2$ ) ↘



①路側帯\*（白線）が両側にある場合

◆必要な車道の幅員： $1.695 \times 2 + 0.5 = 3.89\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 ※路側帯\*の最低幅員：0.75m

②路側帯\*（白線）が片側のみの場合

◆必要な車道（路面）の幅員： $1.695 \times 2 + 0.5 + 0.5 = 4.39\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 (路側帯\*のない側の側方の余裕幅) ↘  
 ※路側帯\*の最低幅員：0.75m

③路側帯\*（白線）がない場合

◆必要な路面の幅員： $1.695 \times 2 + 0.5 + 1.0 = 4.89\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅) ↙  
 (側方の余裕幅  $0.5\text{m} \times 2$ ) ↘

図 5-14 バスが運行可能な最低幅員





<るのバス使用車両、ワンボックスタイプの車両の運行が可能な道路>

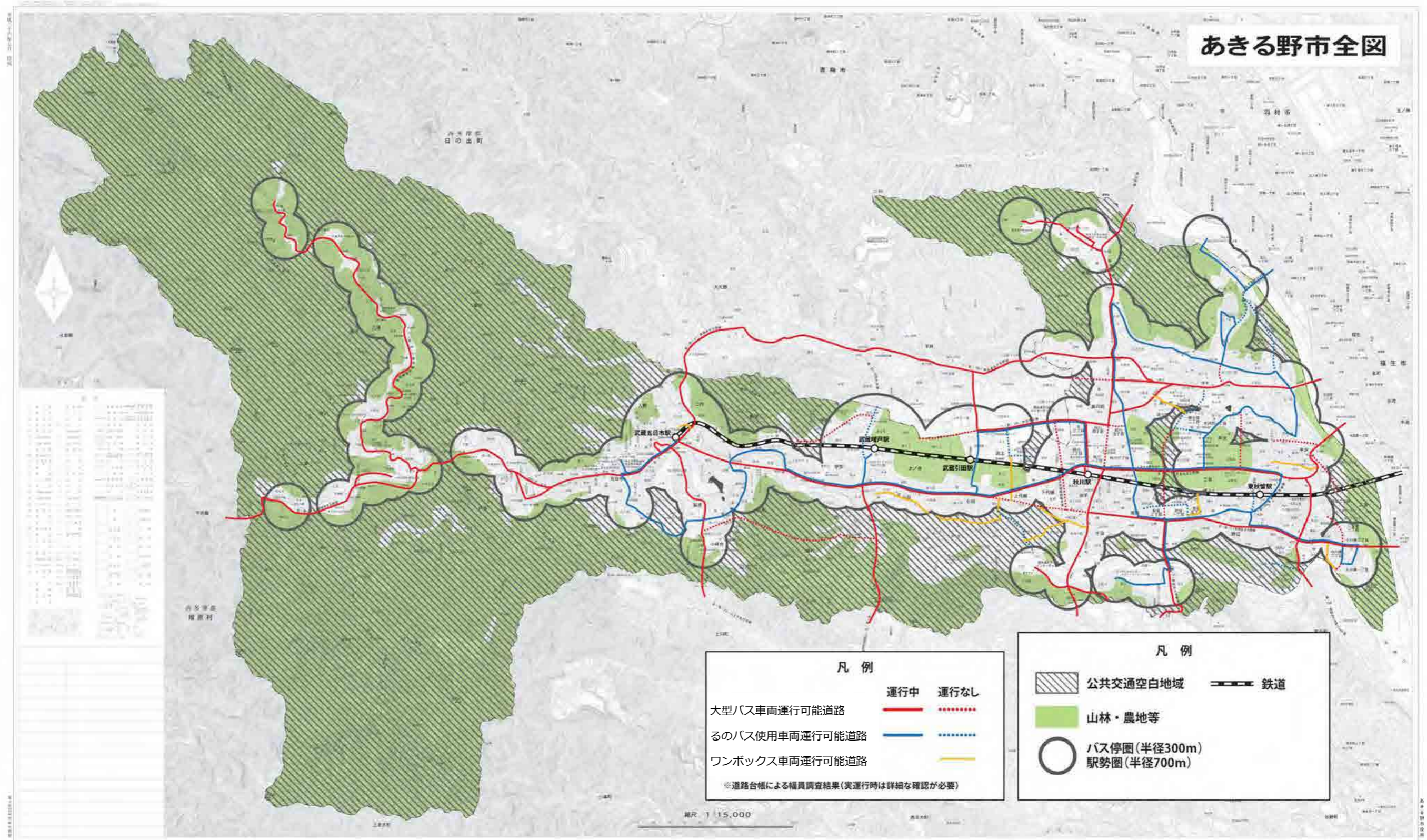


図 5-15 あきる野市内の車両のサイズ別運行可能な道路





## 6. 公共交通利用促進・公共交通不便地域解消に向けた取組事例の整理

### 6.1. 首都圏他地域での取組事例の整理

公共交通不便地域における移動サービスの提供方法として、以下の視点で、首都圏における取組事例を整理した。

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>①引き続き行政が助成負担しコミュニティバス*の運行を継続（事業性の改善を目指した事例）</li> <li>②バスルートの再編と小規模公共交通の導入</li> <li>③市民の自主的な取組による輸送サービスの導入を行政が支援</li> <li>④地域での共助、市民間での自主的な相乗り</li> </ul> |
|---|

①引き続き行政が助成負担しコミュニティバス*の運行の継続（事業性の改善を目指した事例）	
取組内容	事 例
運賃の値上げ	<p>コミュニティバス*=100 円バスのイメージで導入されたものの、運賃収入が低いことから助成額の削減を目的に運賃を値上げしている事例が多摩地域にも複数見られる。</p> <p><b>〔多摩地区の事例〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆西東京市「はなバス」：100 円均一運賃 → 150 円均一運賃</li> <li>◆東大和市「ちょこバス」：100 円均一運賃 → 180 円均一運賃</li> <li>◆東村山市「グリーンバス」：100 円均一運賃 → 180 円均一運賃</li> </ul> <p>※東村山市の事例では、値上げにより利用者は約 25%減少した。</p>
事業者の改善意欲に期待	<p>行政の補助率を一定として、運賃収入が事業者の負担分を上回った場合は、その分を事業者の収益とするなど、事業者の利便性向上意欲に期待する仕組みを導入しているところも見られる。</p> <p><b>〔習志野市の事例〕</b></p> <p>様々な交通手段の充実が少子高齢化が進む中で必要であることから、習志野市コミュニティバス*検討委員会による「習志野市コミュニティバス*の運行に係る提言書」を受けの形で、市民の移動の利便性向上と公共交通空白地区を解消することを目的に、2007（平成 19）年に実証運行をスタートし、ルート等の見直しを経て、京成津田沼駅ルートと京成大久保駅ルートの 2 ルートが「ハッピーバス」として本格運行に移行した。</p> <p>黒字（収入と事業者負担分経費の差）は、全て事業者の取り分としている。黒字が出た場合は、当該年度は事業者の収益とするが、翌年度は補助率（1/3）について市と事業者で協議を行い、市負担の低減を図る。ただし、収入が事業者負担分経費を上回ったことはまだない。</p>



②バスルートの再編と小規模公共交通の導入	
取組内容	事 例
小型車両によるバス型交通の運行	<p>路線バス*の撤退やコミュニティバス*の運行の終了、狭あい道路等通常のバス運行が困難な地域への小型車両を用いた小規模交通を導入する事例も多くみられる。</p> <p><b>[小平市の事例]</b></p> <p>小平市ではコミュニティバス*「にじバス」を運行しているが、それでもカバーしきれない地域にワンボックスタイプの車両を用いた定時・定路線型タクシー「ブルベ一号」を運行している。</p> <p>既存の路線バス*との乗り継ぎ情報の提供など、公共交通がネットワークとして機能することをPRしている。</p> 
予約型相乗りタクシー*等の導入	<p><b>[柏市の事例]</b></p> <p>柏市では、2007（平成 19）年に旧沼南町内のバス 3 路線が廃止となったため、その代替として市のコミュニティバス*の運行を開始した。同コミュニティバス*は、2013（平成 25）年 1 月から実証実験としてデマンド*運行を開始し、4 月にコミュニティバス*運行を終了すると同時に予約型相乗りタクシー*「カシワニクル」の運行を開始している。</p> <p>市の予算は 2 万円/日が上限であり、更に需要見込みが 20 人/日程度であることを前提として、事業者と協議を行い、事業者提案として金額を人数で割った一人当たり 1,000 円（運行当初の額。現在は 1,010 円）のインセンティブ*付与が決定した。なお、1 年間の予算上限があるため、年間 5,900 人（20 人/日×295 日（平成 26 年度））以上は支給されず、黒字分の運賃収入は事業者の収入となる。利用実績は順調に伸びているものの、コミュニティバス*の利用実績（約 20 人/日）には及ばず、アンケート調査では運行区域内住民の 6 割が知らなかったと回答しており、今後も広報活動が必要とされている。</p> 



取組内容	事例
<p>住民及び市負担による貸切バス・貸切タクシーの運行</p>	<p>[八王子市の事例]</p> <p>八王子市内には、公共交通機関へのアクセス*が困難な山間地域や交通空白地域が存在し、高齢者や障がい者等の外出支援が課題となっており、2003（平成 15）年から地域コミュニティバス*「はちバス」を運行している。</p> <p>また、山間地域においては乗客数減少による採算悪化、現状の道路幅員が狭い等の問題からバス路線拡大が困難であったため、「住民及び市負担による山間地域での貸切バス・貸切タクシー運行事業」を 2010（平成 22）年度から開始している。</p> <p>これにより、拠点へのアクセシビリティ*に課題があるものの、バス車両を運行するほどの需要がない地域の「生活の足」の確保に取り組んでいる。</p> <div data-bbox="619 745 1249 1391" data-label="Diagram"> </div> <p>小津町地域では、小津町地域バス等運営委員会が西東京バス株式会社と貸切契約を行い、ワンボックスタイプの貸切車両が、平日に 1 日 4 往復運行されている（定時運行型）。</p> <p>ふるやどだいご 降宿醍醐地区では現在、ふるやどだいご 降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会が八王子市タクシー合同運営委員会と貸切契約を行い、一般乗用タクシーの貸切車両で週 2 日で 1 日 2 往復運行されている（定時運行型）。</p> <p>小津町地域においては、運行経費について、地域と市が 4 : 6 ほどの比率で負担している（市の負担分の方が多いのは、スクールバス的な利用も多いという理由で教育委員会からの補助があるため）。</p> <p>ふるやどだいご 降宿醍醐地区においては、運行経費について、地域と市が 5 : 5 ほどの比率で負担している。</p>

③市民の自主的な取組による輸送サービスの導入を行政が支援	
取組内容	事 例
地域住民が主体となって新たな交通手段確保に向けた取組活動を行政が支援	<p><b>〔横浜市の事例〕</b></p> <p>横浜市は坂道が多いため、高齢者、障がい者等の外出支援の重要性が把握されており、2002（平成14）年の法改正に伴い、乗合バスの廃止路線増加が懸念されたため、県・国・市町村・バス事業者が生活交通の確保方策に関する協議を行うための「生活交通確保対策地域協議会」を設置している。</p> <p>2007（平成19）年からは、既存バス路線がない地域などで、住民が主体となってコミュニティバス*等の新たな交通手段の確保に向けた取組を行う場合、活動を支援する「地域交通サポート事業」を行っている。具体的には、市職員等の派遣、現地調査の実施、実証運行の支援、関係機関との調整などの支援を行っており、これまでに市内24地区で検討が行われ、9地区では本格導入にまで至っている。</p> <p><b>&lt;横浜市港北区での事例&gt;</b></p> <p>横浜市港北区の菊名エリア、篠原エリアは道幅が狭く、坂道が多いため、高齢者や育児中の保護者などの外出支援が課題となっていた。このため、地域住民が「コミバス市民の会」を立ち上げ、2004（平成16）年からいろいろな形の運行を模索した。その後、地域の福祉施設や介護保険事業所の協力、また、現在では地域の住民から車両提供があり、運賃無料の会員制コミュニティバス*「菊名おでかけバス」を運行することで移動困難者*の外出支援に対応した。</p> <p>地域住民によるワークショップ*や準備会を行った後、地域の説明会を経て試運行を開始した。試験運行においてはボランティア運転者の自家用車や地域の福祉施設の車を使用し、介護保険事業所の協力、また、地元のスーパーマーケットの駐車場を借りてバスの発着所に使用するなど、採算面を考慮した工夫がなされている。</p>
	

取組内容	事 例
<p>地域住民が主体となって新たな交通手段確保に向けた取組活動を行政が支援</p>	<p>[大和市の事例]</p> <p>路線バス*やコミュニティバス*などが導入できない地域においては、地域住民が主体となって移動手段の創出に取り組み、外出機会の創出を通じた地域コミュニティの活性化が図られるような支援を行っている。</p> <p><b>1 事業概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民が主体となって運営する住民のための移動手段創出の取組に対し、住民組織と市との協働事業の形で支援する。</li> </ul> <p><b>2 事業内容、運営の仕組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9自治会（約 2,400 世帯）の地域住民が中心となって組織する「地域と市との協働 “のりあい”」が、10 人乗りのワゴン車（運転者、添乗者、利用者 8 人乗り）を使い、地域と鉄道駅や商業施設などを結ぶ移動手段の提供を始め、コミュニティ活性化に資する地域活動を行っている。</li> <li>組織の運営に係る経費は、9 自治会に属する各世帯からの協力金と、個人による賛同支援金、企業からの協賛金、バザーなどの収益で賄っている。</li> <li>市の支援は「大和市地域乗合交通創出支援事業要綱」に定める車両の確保と広報活動</li> </ul> <p><b>3 事業の特色</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路運送法上の登録や許可を要さないボランティアによる無償運送とし、運転や添乗等は地域のボランティアが担っている。</li> <li>住民組織と市との協働事業として協定を締結（役割分担等を規定）</li> </ul> <p><b>4 具体的な市の支援内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地域と市との協働 “のりあい”」への車両の貸与（傷害保険は車両に含まれる。）、燃料の負担</li> <li>地域への広報協力（広報紙印刷等）</li> <li>運輸局、警察など関係機関との調整</li> </ul> <p>&lt;運行概要&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平日のみ活動</li> <li>1 周約 9 キロの周回コース</li> <li>1 日 18 周（午前 12 周、午後 6 周）</li> <li>乗降場所は 23 か所</li> </ul> 

④地域での共助、市民間での自主的な相乗り	
取組内容	事 例
施設の送迎バスの活用	<p>[我孫子市の事例]</p> <p>我孫子市では、2005（平成17）年3月から、高齢者や障がい者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービス「我孫子市高齢者等外出応援事業」を行っている。</p> <p>2014（平成26）年度の利用登録者数は約1,500人であり、我孫子市の負担は送迎バス車両の座席（約660座席）に対する保険料や、パスカードの手続費用などで、年間約100万円である。</p> <p>バスの所有、運転手の身分や賃金、その他経費の負担は事業者側が行っている。</p> 