

あきる野市の公共交通に関する市民アンケート
調査結果

令和4年3月
あきる野市

目次

| | |
|-----------------------------------------|----------|
| 1. 調査概要 | 1 |
| 1-1. 調査目的..... | 1 |
| 1-2. 調査方法..... | 1 |
| 1-3. 回収状況..... | 1 |
| 1-4. 集計結果に関する注意事項..... | 2 |
| 2. 調査結果 | 3 |
| 2-1. 回答者属性..... | 3 |
| (1) 性別..... | 3 |
| (2) 年代..... | 3 |
| (3) 居住地域..... | 4 |
| (4) 現住所の居住歴..... | 5 |
| 2-2. 外出に関わる状況..... | 6 |
| (1) 運転免許の保有状況・返納意向..... | 7 |
| (2) 自家用車の保有状況..... | 8 |
| (3) 「東京都シルバーパス」の保有状況..... | 9 |
| (4) 公共交通を利用した単独での外出可否..... | 9 |
| (5) 同居者による自家用車送迎の有無..... | 10 |
| (6) 近隣に住む人による自家用車送迎の有無..... | 11 |
| (7) 通勤・通学の状況..... | 12 |
| (8) 鉄道利用時に最初に利用する駅..... | 14 |
| 2-3. 新型コロナウイルス感染症の流行による日常生活の行動変化..... | 15 |
| (1) 日常生活の行動変化（緊急事態宣言発令期間中とコロナ前の比較）..... | 15 |
| (2) 日常生活の行動変化（令和4年1月時点と(1)の時期との比較）..... | 19 |
| 2-4. 既存の公共交通機関の利用状況と利便性評価..... | 20 |
| (1) JR五日市線の利用状況と利便性..... | 20 |
| (2) 西東京バスの利用状況と利便性..... | 27 |
| (3) るのバスの利用状況と利便性..... | 34 |
| (4) タクシーの利用状況と利便性..... | 42 |
| (5) その他の交通サービスの利用状況と利便性..... | 49 |
| 2-5. 居住地区から地区外へ移動する際の困りごと..... | 50 |
| (1) 地区外への移動時の困りごと..... | 50 |
| (2) その他の困りごと..... | 54 |
| 2-6. 公共交通実証実験に対する市民意識..... | 57 |
| (1) タクシー料金補助に対する意識..... | 57 |
| (2) 小型車両による定時定路線型交通の導入に対する意識..... | 62 |

| | |
|-------------------------------------------|------------|
| (3) るのバスの増便増発または新規路線の開設に対する意識..... | 67 |
| (4) デマンド型交通の導入に対する意識..... | 72 |
| (5) 導入時のメリットに関する地区別分析（問 31、36、42、48）..... | 77 |
| (6) 各施策利用時の目的地（問 40、問 46、問 52）..... | 81 |
| 2-7. 交通に関する近年の話題への関心..... | 86 |
| 2-8. 交通政策・公共交通全般に関する意見、要望..... | 87 |
| まとめ..... | 115 |
| 資料編..... | 1 |
| 既存の公共交通に対する総合評価の理由（問 16、19、22、25）..... | 1 |
| JR 五日市線（問 16）..... | 1 |
| 西東京バス（問 19）..... | 6 |
| るのバス（問 22）..... | 9 |
| タクシー（問 25）..... | 10 |
| 公共交通の利用目的における「その他」の回答（問 15、18、21、24）..... | 12 |
| 居住地域から地区外への移動時に困っていること（問 30-1）..... | 13 |
| 各施策を利用しない理由（問 33、38、44、50）..... | 17 |
| 最低限必要なサービス水準（問 35、41、47、53）..... | 18 |
| 集計表..... | 19 |
| 調査票及び参考資料..... | 20 |

1. 調査概要

1-1. 調査目的

今後の市内の公共交通網の充実に向けた市民のニーズや、今後市内で導入・拡充すべき交通手段等について検討するために、市民にアンケート調査を実施した。

1-2. 調査方法

- 調査対象：令和3年12月1日時点で満18歳以上の市民から、無作為に抽出した3,000名
- 実施方法：郵送による配布・回収
- 調査期間：令和4年1月12日（水）発送
令和4年1月24日（火）回答（投函）締切

1-3. 回収状況

調査票の回収状況を以下に示す。

表 1 アンケート回収状況

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-------|-------|-------|
| 3,000 | 1,192 | 39.7% |

1-4. 集計結果に関する注意事項

1) 集計上の注意事項

- 回答比率は、小数点以下第二位を四捨五入した百分率(%)により示している。そのため、全選択肢の回答比率の合計が100%とならない場合がある。
- グラフ上では、各項目の比率が5%または3%未満の場合、数値表記を省略している場合がある。

2) 回答比率の誤差(標本誤差)

本調査の母集団は「あきる野市に住所を有する満18歳以上の男女」であるが、無作為抽出された3,000人に対して実施した標本調査のため、母集団全体を対象(全数調査)とした結果とは異なる可能性が生じる。

その誤差を標本誤差と言い、一般的に95%の信頼度で以下の式から得られる数値である。

$$b = \pm 1.96 \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{P(1-P)}{n}} \doteq \pm 1.96 \sqrt{\frac{P(1-P)}{n}}$$

ただし、b = 標本誤差

N = 母集団数(あきる野市に住所を有する満18歳以上の男女・人)

n = サンプル数(人)

P = 回答の比率

また、Nはnより十分大きい場合、 $\frac{N-n}{N-1} \doteq 1$ とみなす。

全数調査で得られる結果に対し、標本調査で得られた値をもって表すには、標本誤差を足し引きした範囲で示すことができる。

例えば、ある設問の回答数が1,192であり、「A」と回答した回答比率が50.00%だった場合、それを調査対象(母集団)全体の結果としてみる際は、95%の信頼度で47.16(=50.00-2.84)~52.84(=50.00+2.84)%の間と表現できる。

表2 標本誤差早見表

| 回答比率 (P) n(人) | 10%または 90%程度 | 20%または 80%程度 | 30%または 70%程度 | 40%または 60%程度 | 50%程度 |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------|
| 1,192 | ±1.70% | ±2.27% | ±2.60% | ±2.78% | ±2.84% |
| 1,000 | ±1.86% | ±2.48% | ±2.84% | ±3.04% | ±3.10% |
| 500 | ±2.63% | ±3.51% | ±4.02% | ±4.29% | ±4.38% |
| 250 | ±3.72% | ±4.96% | ±5.68% | ±6.07% | ±6.20% |
| 100 | ±5.88% | ±7.84% | ±8.98% | ±9.60% | ±9.80% |

2. 調査結果

紙面構成の都合上、項目の掲載順は設問の順番とは異なる場合がある。

2-1. 回答者属性

(1) 性別

- 男女ともに回答を得たが、女性が約 53%とやや多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----|-------|-------|
| 男性 | 535 | 44.9% |
| 女性 | 635 | 53.3% |
| 無回答 | 22 | 1.8% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

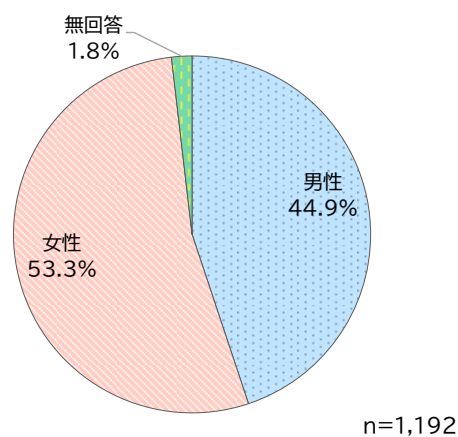


図 1 回答者の性別

(2) 年代

- いずれの年代からも回答を得たが、70代が25%と最も多く、次いで、60代(18%)、50代(約16%)が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-------|-------|
| 10代 | 17 | 1.4% |
| 20代 | 55 | 4.6% |
| 30代 | 90 | 7.6% |
| 40代 | 168 | 14.1% |
| 50代 | 190 | 15.9% |
| 60代 | 215 | 18.0% |
| 70代 | 298 | 25.0% |
| 80歳以上 | 146 | 12.2% |
| 無回答 | 13 | 1.1% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

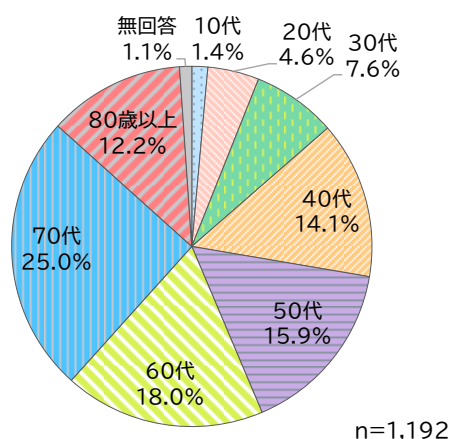
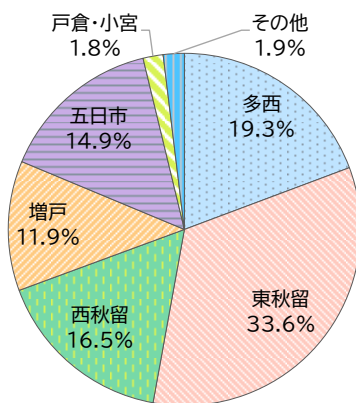


図 2 回答者の年代

(3) 居住地域

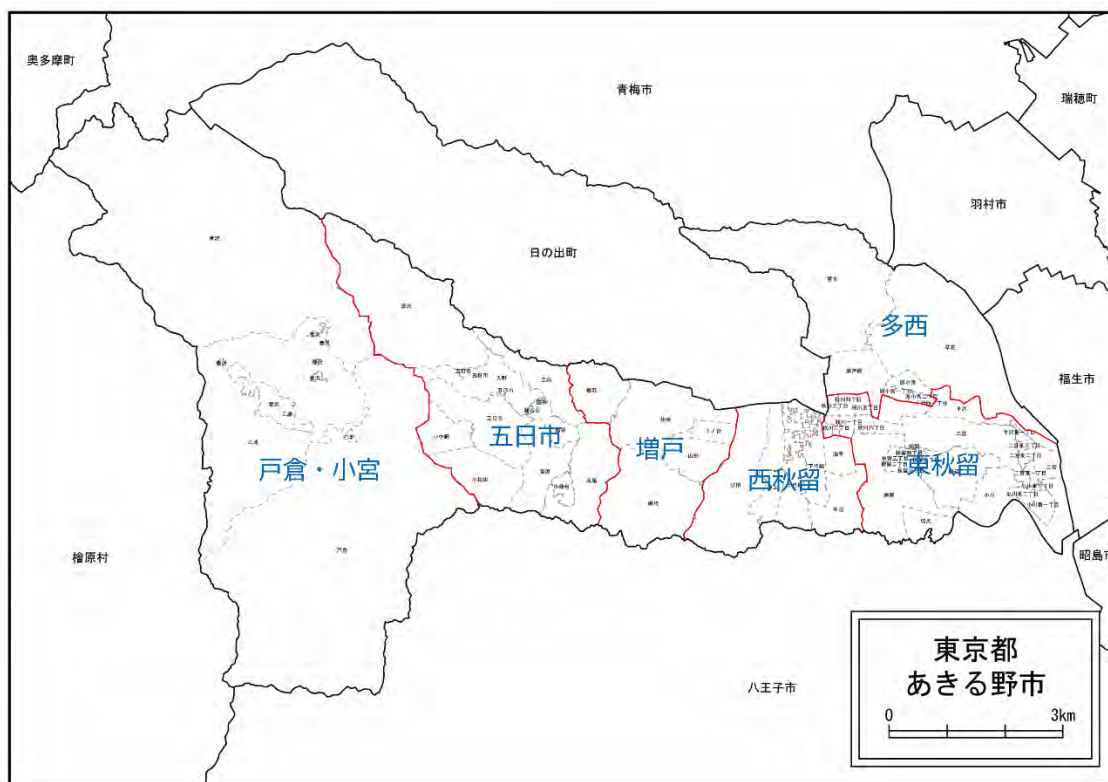
- 全ての地域の居住者から回答を得たが、東秋留が約 34%と最も多く、次いで多西（約 19%）、西秋留（約 15%）が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-------|-------|
| 多西 | 230 | 19.3% |
| 東秋留 | 400 | 33.6% |
| 西秋留 | 197 | 16.5% |
| 増戸 | 142 | 11.9% |
| 五日市 | 178 | 14.9% |
| 戸倉・小宮 | 22 | 1.8% |
| その他 | 23 | 1.9% |
| 合計 | 1,192 | 100% |



n=1,192

図 3 回答者の居住地域



| 地域名 | 町丁目・字 |
|-------|------------------------------------------------------------|
| 多西 | 平沢西1丁目、草花、菅生、瀬戸岡、原小宮、原小宮1・2丁目 |
| 東秋留 | 雨間、野辺、小川、小川東1～3丁目、二宮、二宮東1～3丁目、平沢、平沢東1丁目、切欠、秋川1～6丁目、秋留1～5丁目 |
| 西秋留 | 引田、淵上、上代継、下代継、牛沼、油平 |
| 増戸 | 山田、上ノ台、網代、伊奈、横沢 |
| 五日市 | 三内、五日市、小中野、小和田、留原、高尾、館谷、入野、深沢、小峰台、館谷台 |
| 戸倉・小宮 | 戸倉、乙津、養沢 |

図 4 (参考) 町丁目・字と居住地域の対応関係

(4) 現住所の居住歴

問 10 あなたは、いつから現在の場所にお住まいですか。
 年数にかかわらず、生まれた時からずっと現在の場所にお住まいの場合は、「5. 生まれた時から」をお答えください。

- 回答者の約 43%が、25 年以上前から現住所に居住している。また、生まれた時から現住所に居住している回答者が約 13%である。
- 5 年以内に現住所に転入した回答者は 1 割未満である。

| | 回答数 | 割合(%) |
|--------------|-------|-------|
| 5年経過していない | 107 | 9.0% |
| 5～14年前 | 211 | 17.7% |
| 15～24年前 | 188 | 15.8% |
| 25年以上前 | 515 | 43.2% |
| 生まれた時から | 159 | 13.3% |
| わからない・覚えていない | 4 | 0.3% |
| 無回答 | 8 | 0.7% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

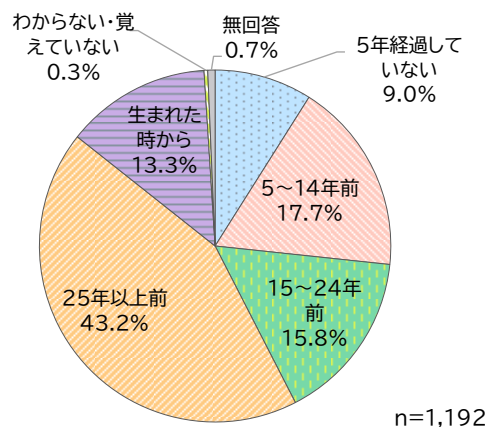


図 5 現住所の居住歴

2-2. 外出に関わる状況

【まとめ】

- ・20代～60代の回答者の9割近くが免許を保有している。また、20代・30代の7割強、40代～60代の8割強が自家用車を保有（家族共用含む）し、利用している。
- ・70代の67%、80歳以上の約49%が免許を保有している。また、70代の65%、80歳以上の約43%が自家用車を保有（家族共用含む）し、利用している。
- ・「東京都シルバーパス」保有条件を満たした回答者における保有率は約23%である。
- ・回答者の93%は単独で外出ができる一方で、外出時に介助が必要な回答者が約4%、介助があっても外出が難しい回答者が0.3%存在する。
- ・同居者・近隣に住む人に比較的いつでも送迎を頼める回答者はいずれも2～3割である。
- ・同居者・近隣に住む人に送迎をいつでも頼めると限らない回答者がいずれも約2割存在するほか、近隣（同居者を除く）に送迎を依頼できる人がいない回答者が約半数である。
- ・通勤者のうち約65%、通学者のうち約87%はあきる野市外へ通勤・通学している。
- ・通勤先としては多摩地域が多く、特に隣接した西多摩の市町村（日の出町、福生市など）が多い。一方、市町村単位では、八王子市が最も多い。
- ・鉄道の利用駅としては、秋川、東秋留、武蔵五日市の割合が高いが、多西地域では福生が半数以上を占めるほか、東秋留地域でも拝島が約1割を占めており、市東部の2地域では、地域から比較的近く運行頻度も高い青梅線の駅を利用する傾向がみられる。

(1) 運転免許の保有状況・返納意向

問6 あなたの運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況と、今後の返納意向についてお聞かせください。

- 回答者の約 77%が運転免許を保有している。（逆に、回答者の約 21%が現時点で運転免許を保有していない。）また、回答者の約 8 %が今後免許返納を考えている。
- 年代別で比較すると、20代～60代の9割近くが免許を保有している。また、70代の67%、80歳以上の約 49%が免許を保有している。

| | 回答数 | 割合(%) |
|------------------------|-------|-------|
| 保有している | 825 | 69.2% |
| 保有しているが、今後返納することを考えている | 98 | 8.2% |
| 保有していたが、すでに返納した | 94 | 7.9% |
| 保有したことはない | 155 | 13.0% |
| 無回答 | 20 | 1.7% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

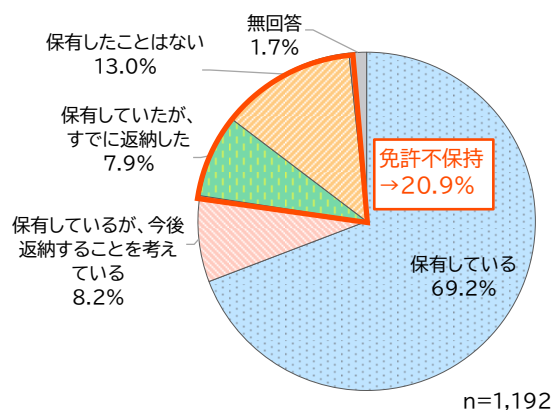


図 6 運転免許の保有状況・返納意向

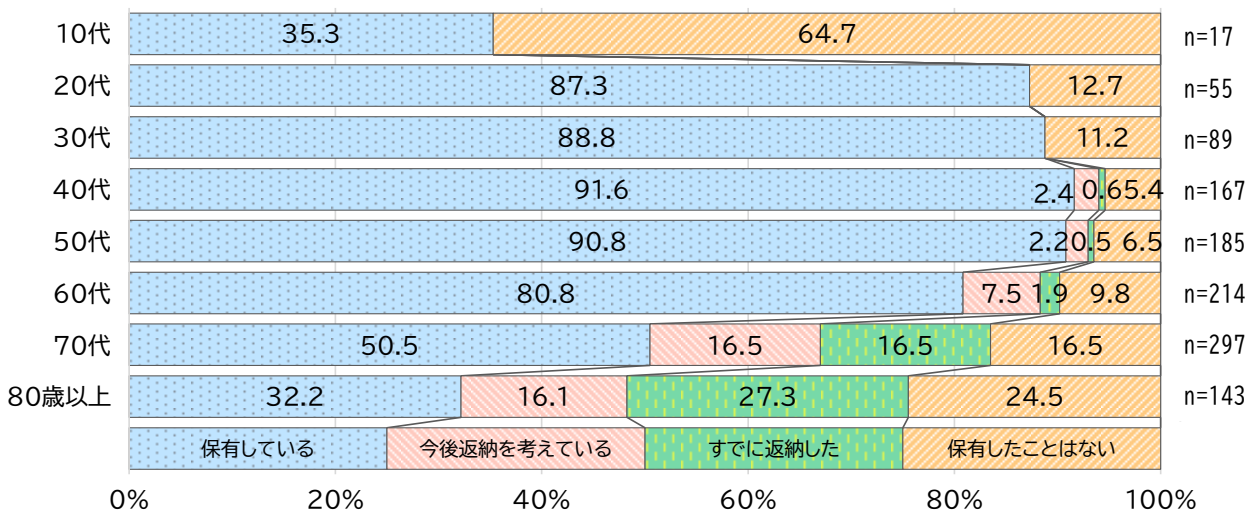


図 7 運転免許の保有状況・返納意向 (年代別)

(2) 自家用車の保有状況

問7 あなたのお宅の自家用車（四輪車）の保有状況をお聞かせください。

- 回答者の約 53%が、自分自身で自由に使用できる自家用車を所有している一方、家族などと共用する回答者が 18%、保有していない回答者が約 9%であり、回答者の約 3割が自家用車を自由に使用できるとは限らない状況にある。
- 年代別では、20代・30代の7割強、40代～60代の8割強が自家用車を保有し運転をしている。また、70代の65%、80歳以上の約43%が自家用車を保有し運転している。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------------------------|-------|-------|
| 保有しており、自分自身で自由に使用できる | 637 | 53.4% |
| 保有しており、家族など他人も使用することがある | 215 | 18.0% |
| 保有しているが、自分自身は運転しない | 213 | 17.9% |
| 保有していない | 110 | 9.2% |
| 無回答 | 17 | 1.4% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

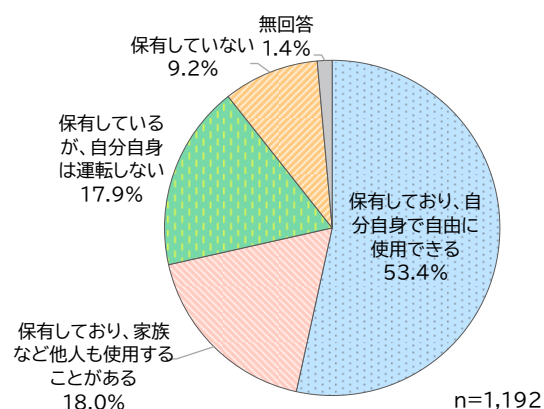


図 8 自家用車の保有状況

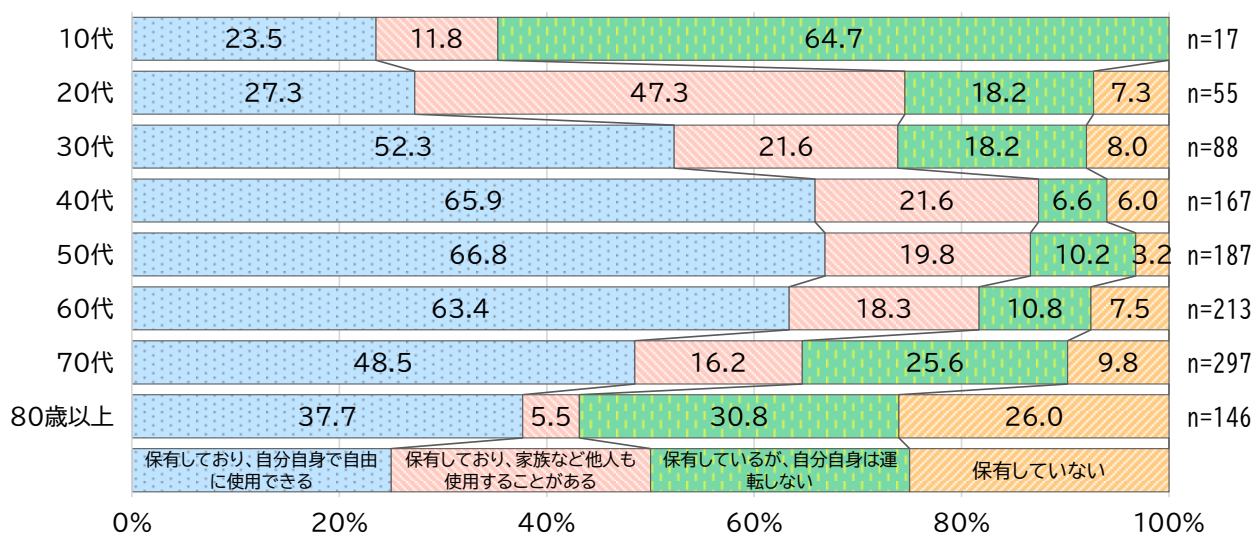


図 9 自家用車の保有状況 (年代別)

(3) 「東京都シルバーパス」の保有状況

問4 70歳以上の方にお尋ねします。あなたは「東京都シルバーパス」をお持ちですか。

- 「東京都シルバーパス」の保有条件（70代以上）を満たした回答者における保有率は約23%である。

| | 回答数 | 割合(%) |
|--------|-----|-------|
| 持っている | 101 | 22.7% |
| 持っていない | 335 | 75.5% |
| 無回答 | 8 | 1.8% |
| 合計 | 444 | 100% |

※回答対象：70代以上

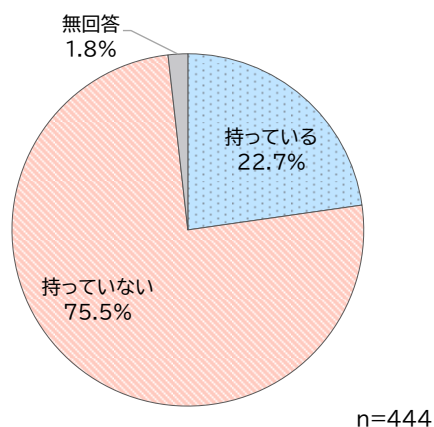


図 10 「東京都シルバーパス」の保有状況

(4) 公共交通を利用した単独での外出可否

問5 あなたは、公共交通を利用して単独で外出できますか。

- 回答者の93%は単独で外出ができる一方で、外出時に介助が必要な回答者が約4%、介助があっても外出が難しい回答者が0.3%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|--------------------|-------|-------|
| 単独で外出できる | 1,109 | 93.0% |
| 他人の介助があれば外出できる | 49 | 4.1% |
| 他人の介助がある場合でも外出は難しい | 4 | 0.3% |
| 無回答 | 30 | 2.5% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

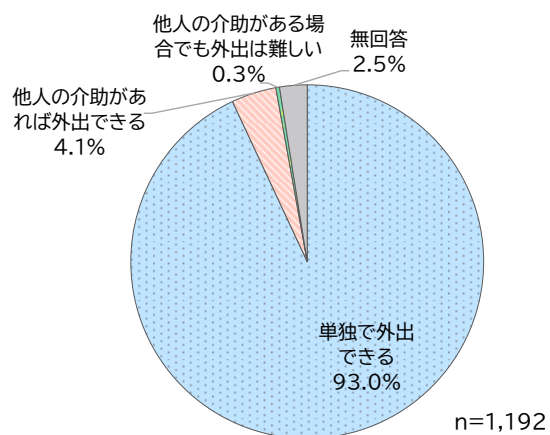


図 11 単独での外出可否

(5) 同居者による自家用車送迎の有無

問8 あなたは、家族等の同居者に自家用車による送迎をしてもらうことがありますか。もっとも近いものを1つお答えください。

- 同居者に比較的いつでも送迎を頼むことができる回答者は約30%である。
- 一方、同居者に送迎をいつでも頼めるわけではない回答者が約22%、同居者はいるが送迎をしてもらうことはない回答者が約35%存在する。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-------------------------------|-------|--------|
| 送迎をしてもらうことができ、比較的いつでも頼むことができる | 353 | 29.6% |
| 送迎をしてもらうことがあるが、いつでも頼めるわけではない | 264 | 22.1% |
| 同居者はいるが、送迎をしてもらうことはない | 422 | 35.4% |
| 同居者はいない | 127 | 10.7% |
| 無回答 | 26 | 2.2% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

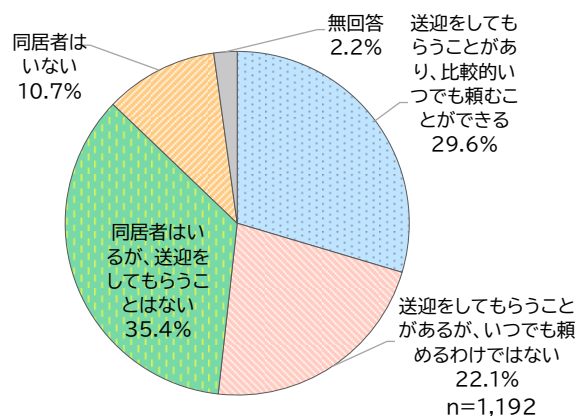


図 12 同居者による自家用車送迎の有無

(6) 近隣に住む人による自家用車送迎の有無

問9 あなたは、近隣に住む人（家族・親族、友人・知人等）に自家用車による送迎をしてもらうことがありますか。もっとも近いものを1つお答えください。送迎をしてもらうことがある場合は、あなたと送迎を依頼する人との関係についてもお聞かせください。
 （※ここでいう「送迎」とは、私的な人間関係に基づく依頼を対象とし、福祉送迎サービスなどの公的なサービスによる依頼は除きます。）

- 近隣に住む人に比較的いつでも送迎を頼むことが出来る回答者は約 25%である。
- 一方、近隣に住む人に送迎をいつでも頼めるわけではない回答者は約 22%、近隣に送迎を依頼できる人がいない回答者が約 46%存在する。
- 送迎を頼む相手は、大半が近隣に住む家族・親族である。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-------------------------------|-------|--------|
| 送迎をしてもらうことができ、比較的いつでも頼むことができる | 294 | 24.7% |
| 送迎をしてもらうことがあるが、いつでも頼めるわけではない | 265 | 22.2% |
| 近隣に送迎を依頼できる人はいない | 544 | 45.6% |
| 無回答 | 89 | 7.5% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

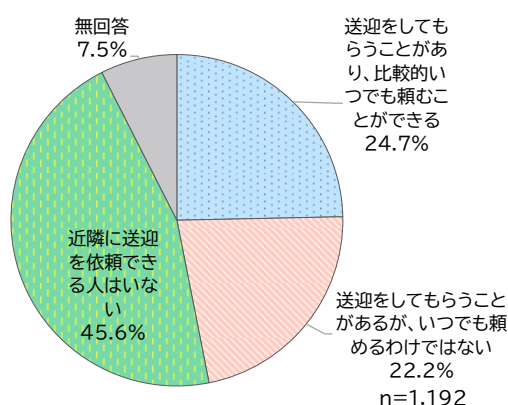


図 13 近隣居住者による自家用車送迎の有無

表 3 送迎の依頼相手

| | 家族・親族 | 友人・知人 | その他 |
|-------------------------------|-------|-------|-----|
| 送迎をしてもらうことができ、比較的いつでも頼むことができる | 194 | 14 | 0 |
| 送迎をしてもらうことがあるが、いつでも頼めるわけではない | 159 | 38 | 0 |

(7) 通勤・通学の状況

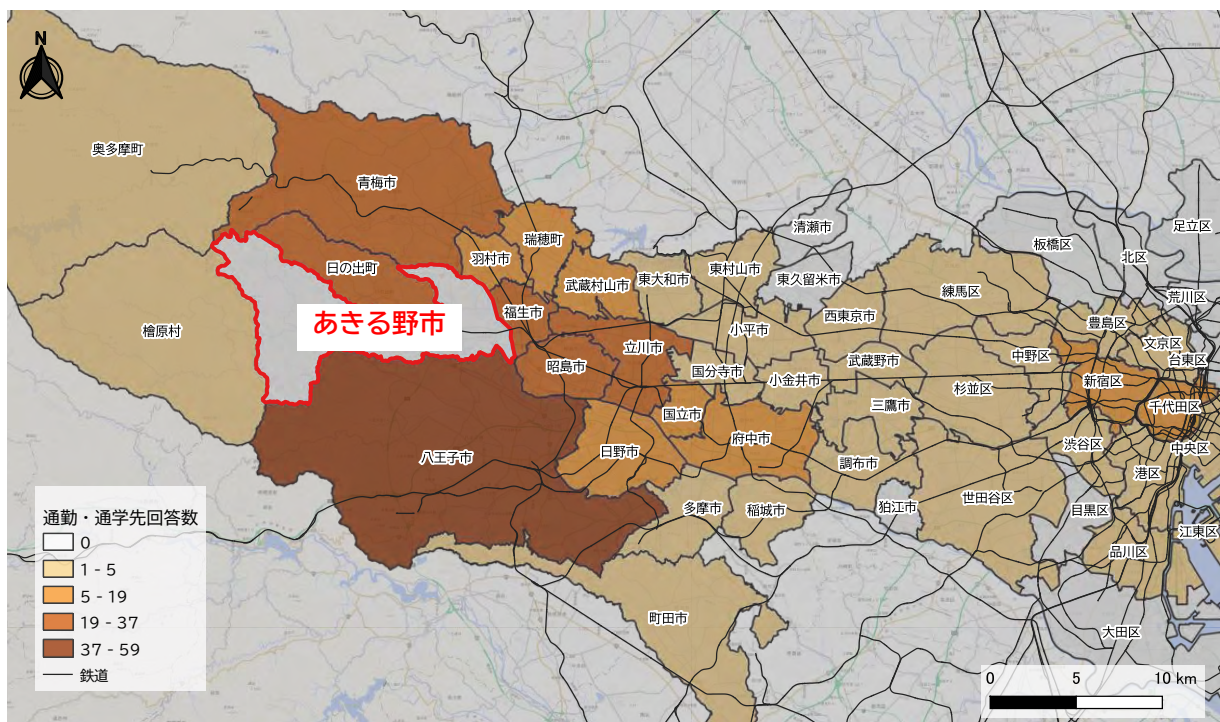
問 11 あなたは、通勤または通学をされていますか。通勤・通学されている場合は、通勤先・通学先の市区町村名もお聞かせください

- 通勤をしている回答者は 540 人、通学をしている回答者は 30 人（※通勤・通学の重複回答 1 名を含む）である。一方、通勤・通学をしていない回答者は 569 人である。
- 通勤者のうち約 65%、通学者のうち約 87% はあきる野市外へ通勤・通学している。
- 通勤先として最も多いのは、西多摩（132 人）であり、次いで北多摩（89 人）、南多摩（65 人）であり、近接する多摩地域への通勤者が多い。また、特別区内は 40 人である。
- 西多摩の中では、日の出町（37 人）、福生市（31 人）、青梅市（30 人）が多い。北多摩の中では、立川市（26 人）、昭島市（25 人）が多い。南多摩の中では、八王子市（53 人）が特に多く、市区町村単位の回答の中で最も多い。
- 通学先は特別区が 8 人、南多摩・北多摩が 7 人である。

表 4 通勤通学の有無・通勤通学先

| | あきる野市内 | 市外 | 不明 | 計 |
|---------------|------------|------------|----------|-----|
| 通勤している | 166(30.7%) | 350(64.8%) | 24(4.4%) | 540 |
| 通学している | 2(6.7%) | 26(86.7%) | 2(6.7%) | 30 |
| 通勤通学はともにしていない | 569 | - | - | 569 |

※ 括弧内は、通勤者・通学者に対する割合



背景地図出典：国土地理院 地理院タイル

図 14 市外への通勤・通学者数（東京都内）

表 5 通勤先の詳細

| 地域 | 回答 | 回答数 |
|------|-------|-----|
| 西多摩 | | 132 |
| | 日の出町 | 37 |
| | 福生市 | 31 |
| | 青梅市 | 30 |
| | 羽村市 | 19 |
| | 瑞穂町 | 12 |
| | 檜原村 | 2 |
| | 奥多摩町 | 1 |
| 北多摩 | | 89 |
| | 立川市 | 26 |
| | 昭島市 | 25 |
| | 国立市 | 8 |
| | 武蔵村山市 | 8 |
| | 府中市 | 7 |
| | 小金井市 | 3 |
| | 東大和市 | 3 |
| | 三鷹市 | 2 |
| | 小平市 | 2 |
| | 国分寺市 | 1 |
| | 東村山市 | 1 |
| | 武蔵野市 | 1 |
| | 調布市 | 1 |
| | 西東京市 | 1 |
| | 南多摩 | |
| 八王子市 | | 53 |
| 日野市 | | 8 |
| 多摩市 | | 2 |
| 稲城市 | | 1 |
| 町田市 | | 1 |

| 地域 | 回答 | 回答数 | |
|------|------|-----|---|
| 特別区 | | 40 | |
| | 千代田区 | 8 | |
| | 新宿区 | 7 | |
| | 港区 | 4 | |
| | 杉並区 | 3 | |
| | 文京区 | 3 | |
| | 世田谷区 | 3 | |
| | 中央区 | 3 | |
| | 渋谷区 | 2 | |
| | 品川区 | 2 | |
| | 練馬区 | 2 | |
| | 豊島区 | 1 | |
| | 中野区 | 1 | |
| | 江東区 | 1 | |
| | 埼玉県 | | 9 |
| | | 入間市 | 2 |
| | | 所沢市 | 2 |
| 飯能市 | | 2 | |
| 三郷市 | | 1 | |
| 川越市 | | 1 | |
| 県内 | | 1 | |
| 神奈川県 | | | 8 |
| | 相模原市 | 4 | |
| | 横浜市 | 2 | |
| | 厚木市 | 1 | |
| | 座間市 | 1 | |
| 千葉県 | 千葉市 | 1 | |
| 山梨県 | 上野原市 | 1 | |
| 栃木県 | 大田原市 | 1 | |
| 不明 | | 4 | |

表 6 通学先の詳細

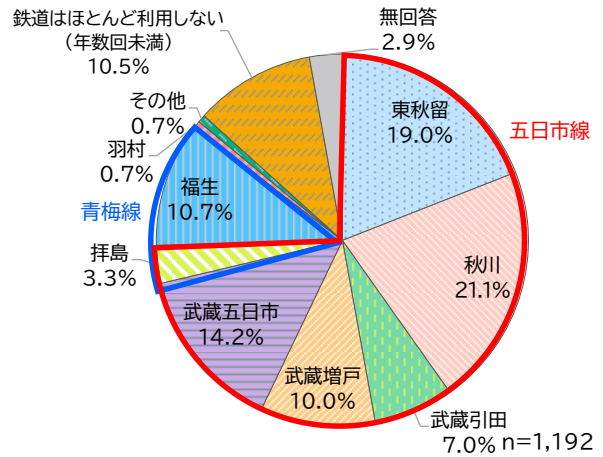
| 地域 | 回答 | 回答数 |
|-----|------|-----|
| 特別区 | | 8 |
| | 中野区 | 4 |
| | 新宿区 | 3 |
| | 千代田区 | 1 |
| 南多摩 | | 7 |
| | 八王子市 | 6 |
| | 日野市 | 1 |
| 北多摩 | | 7 |
| | 武蔵野市 | 2 |
| | 三鷹市 | 2 |
| | 立川市 | 1 |
| | 国立市 | 1 |
| | 小金井市 | 1 |
| 西多摩 | 福生市 | 2 |
| 山梨県 | 上野原市 | 1 |
| 埼玉県 | 入間市 | 1 |

(8) 鉄道利用時に最初に利用する駅

問 12 あなたが自宅を出発して鉄道を利用する際、最初に利用する駅はどこですか。
もっとも利用機会の多い駅をお答えください。

- 最初の利用駅として最も多いのは、秋川（約 21%）であり、次いで東秋留（19%）、武蔵五日市（約 14%）である。また、あきる野市外の福生が4番目に多い（約 11%）。
- 鉄道はほとんど利用しない（年数回未満）回答者が約 11%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------------------------|-------|-------|
| 東秋留 | 227 | 19.0% |
| 秋川 | 252 | 21.1% |
| 武蔵引田 | 83 | 7.0% |
| 武蔵増戸 | 119 | 10.0% |
| 武蔵五日市 | 169 | 14.2% |
| 拝島 | 39 | 3.3% |
| 福生 | 128 | 10.7% |
| 羽村 | 8 | 0.7% |
| その他 | 8 | 0.7% |
| 鉄道はほとんど利用 しない（年数回未満） | 125 | 10.5% |
| 無回答 | 34 | 2.9% |
| 合計 | 1,192 | 100% |



【その他】立川(2)、熊川、牛浜、小作、昭島、高尾

図 15 鉄道利用時の最初の利用駅

- 最初の利用駅を地域別で比較すると、多西では福生が半数以上（約 53%）を占め、市内の秋川・東秋留を大きく上回る。また、東秋留でも拝島が約 1 割を占めており、市東部の 2 地区は、地区から比較的近い青梅線の駅を利用する傾向が一定程度みられる。
- その他の地区では、各地区に近い市内の駅を利用する傾向がある。

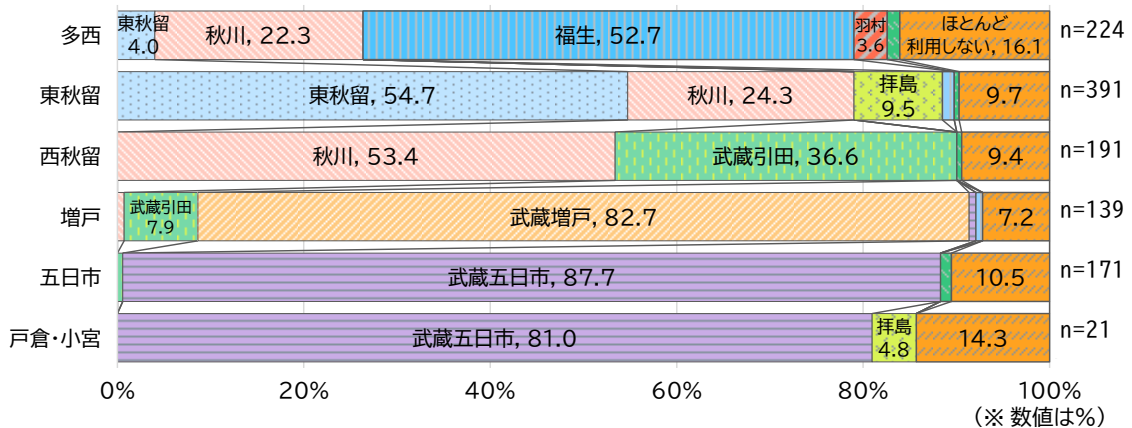


図 16 鉄道利用時の最初の利用駅 (地域別)

2-3. 新型コロナウイルス感染症の流行による日常生活の行動変化

【まとめ】

- ・「人が集まる場所に行くのを控えるようになった」「外出する機会が少なくなった」「他人と会うことを控えるようになった」について、8割前後がそう思うとしているが、30代以下では年代が下がるごとにそう思うとする割合が低下する。
- ・「テレワークまたはオンライン授業を自宅等で行う頻度が増えた」については、10代の7割以上、20代の4割がそう思うとしているが、30代～50代では2割強にとどまる。
- ・「公共交通機関の利用を控えるようになった」「公共交通機関の代わりに自家用車での外出が多くなった」については、5割前後がそう思うとしているが、20代以下・80歳以上は相対的に割合が低い。
- ・回答者の4分の3は、令和4年1月時点でも日常生活に何らかの変化が生じたままだと考えている。

(1) 日常生活の行動変化（緊急事態宣言発令期間中とコロナ前の比較）

問 13-1 国内における新型コロナウイルス感染症の流行の影響により、あなたの日常生活の行動において変化したことはありますか。
2019（令和元）年頃（コロナ前）、2020（令和2）年4月以降の緊急事態宣言発令期間中を比較してお答えください。

- 新型コロナウイルス感染症の影響による日常生活の行動変化として、そう思う割合（「とてもそう思う」「ややそう思う」の合計）が最も高いのは、「人が集まる場所（繁華街、飲食店等）に行くのを控えるようになった」（約87%）である。
- 「外出する機会が少なくなった」「他人と会うことを控えるようになった」についても、約8割の回答者がそう思うとしている。
- 「公共交通機関の利用を控えるようになった」「公共交通機関の代わりに自家用車での外出が多くなった」について、いずれも5割前後の回答者がそう思うとしている。

（※「公共交通機関の利用を控えるようになった」について、そう思うとした回答者（660名）のうち、約70%（464名）が「公共交通機関の代わりに自家用車での外出が多くなった」についてもそう思うとしている。）

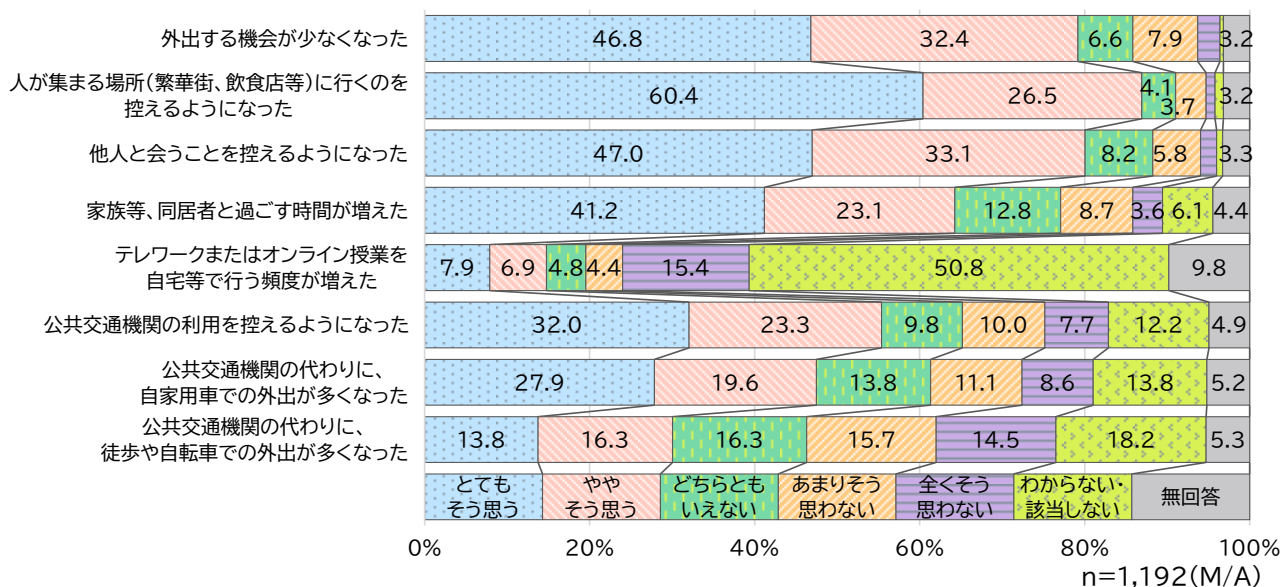


図 17 コロナ禍における日常生活の行動変化

- 日常生活の行動変化を年代ごとに比較すると、「外出する機会が少なくなった」については、40代以降はいずれも8割以上がそう思うとしており、年代間で大きな差はない一方、30代以下では年代が下がるごとにそう思う割合が低下している。
- 「人が集まる場所（繁華街、飲食店等）に行くのを控えるようになった」「他人と会うことを控えるようになった」についても、40代～70代では8～9割がそう思うとしており、年代間で大きな差はない一方、30代以下では同様に年代が下がるごとにそう思う割合が低下するほか、80代についても割合がやや低い。
- 「テレワークまたはオンライン授業を自宅等で行う頻度が増えた」は、10代の7割以上、20代の4割がそう思うとしているが、30代～50代では2割強にとどまる。
- 「公共交通機関の利用を控えるようになった」「公共交通機関の代わりに、自家用車での外出が多くなった」について、いずれも30代～70代は5～6割程度がそう思うとしている一方、10代、20代、80歳以上は相対的に割合が低い。
- 「公共交通機関の代わりに、徒歩や自転車での外出が多くなった」について、10代～60代では2～3割前後である一方、70代は約42%と他の年代と比較して割合が高い。

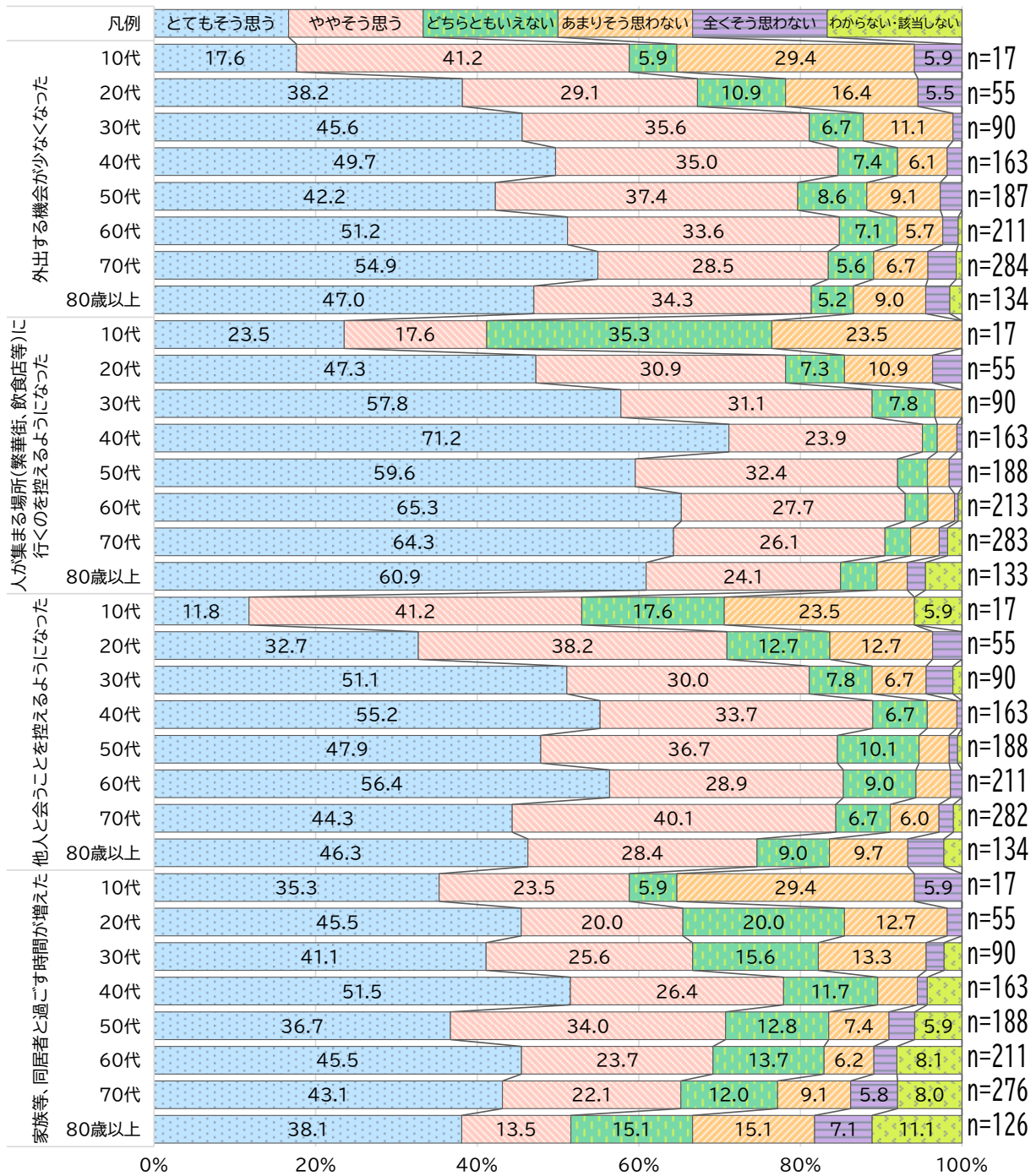


図 18 コロナ禍における日常生活の行動変化（年齢別） 1 / 2

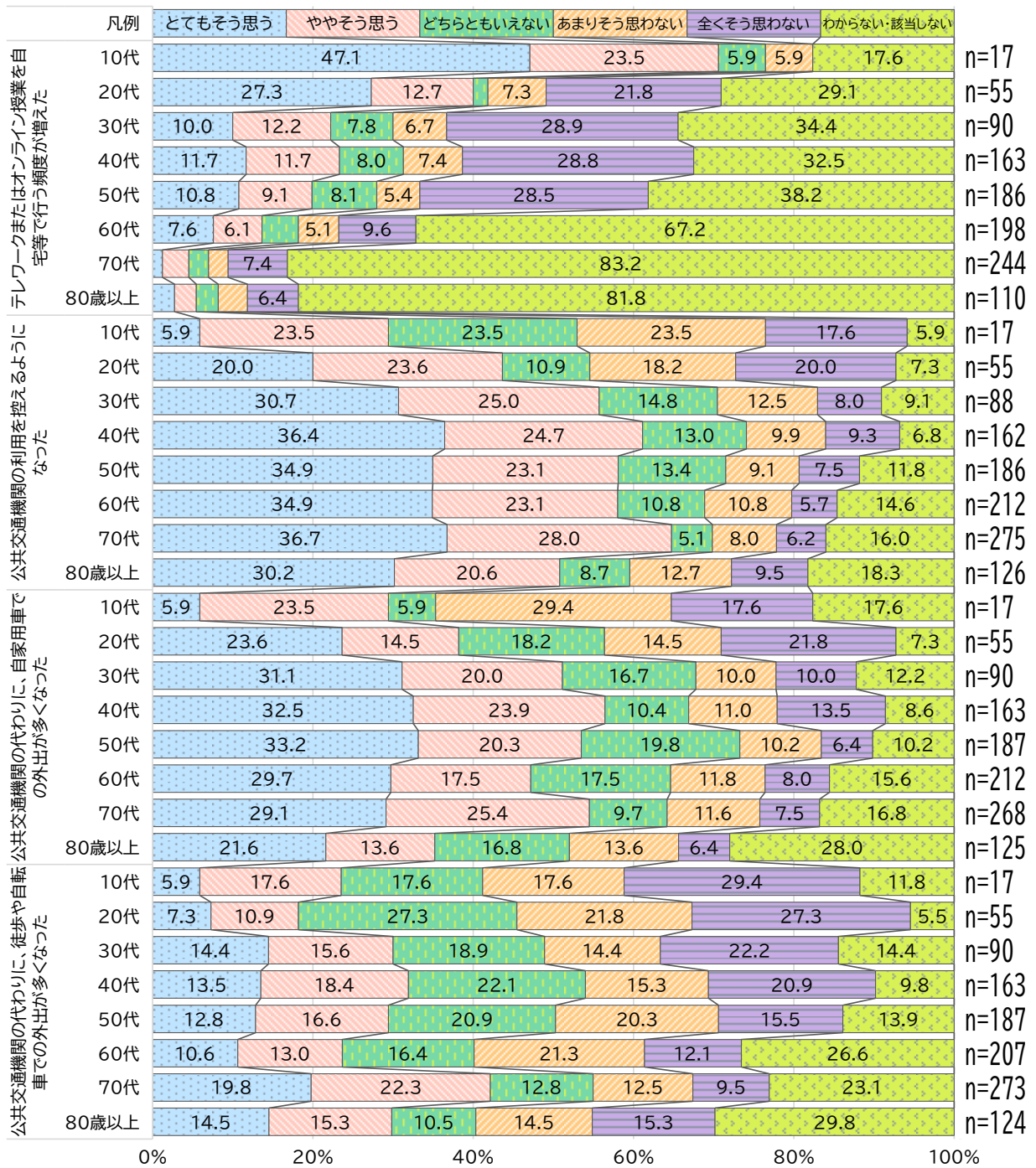


図 19 コロナ禍における日常生活の行動変化（年齢別）2/2

(2) 日常生活の行動変化（令和4年1月時点と(1)の時期との比較）

問 13-2 問 13-1 でお答えいただいた時期と比較し、令和4年1月時点での日常生活の行動の変化についてお答えください。

- 令和4年1月時点での日常生活の状況として最も多いのは、「ほとんどコロナ前の日常生活に戻っていない」(43%)であり、4割以上の回答者がコロナ禍による日常生活の変化がそのまま続いている（戻っていない）と考えている。
- また、「一部、コロナ前の日常生活に戻っていないものがある」も32%であり、回答者の4分の3は、コロナ禍により日常生活に何らかの変化が生じたままであると考えている。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|--------------------------|-------|--------|
| ほぼコロナ前の日常生活同様に戻った | 107 | 9.0% |
| 一部、コロナ前の日常生活に戻っていないものがある | 381 | 32.0% |
| ほとんどコロナ前の日常生活に戻っていない | 513 | 43.0% |
| 日常生活の行動の変化は元々なかった | 136 | 11.4% |
| 無回答 | 55 | 4.6% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

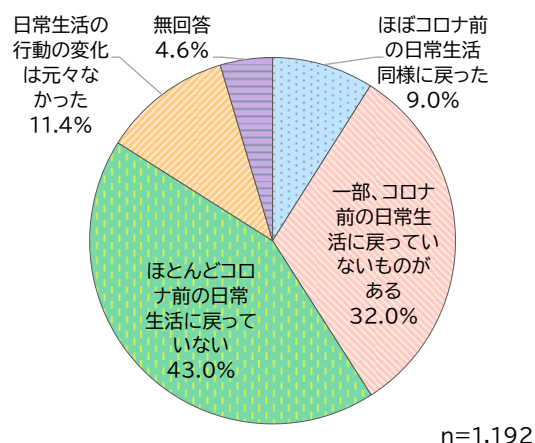


図 20 令和4年1月時点での日常生活の行動変化

2-4. 既存の公共交通機関の利用状況と利便性評価

既存の公共交通機関（JR 五日市線、西東京バス、るのバス、タクシー、その他公共交通）の利用状況と利便性に対する評価について、集計結果を以下に示す。

(1) JR 五日市線の利用状況と利便性

【まとめ】

- ・利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約35%である。地域別では、戸倉・小宮（19%）、多西（約11%）において、他地域（4割前後）と比較して割合が低い。また、多西では、「全く利用しない」が6割を超えている。
- ・週に1回程度以上の利用者の割合は年代が上がるごとに概ね低下している。
- ・利用目的としては、私用、娯楽・趣味が多いほか、年代が上がるにつれ通院目的も増えている。
- ・利便性の総合評価について、満足だとした利用者は約23%であり、不満だとした利用者（約40%）を下回る。
- ・定時性については利用者の約7割が満足する一方、本数については約7割が不満だとしている。

1) 利用頻度

問14 あなたの「JR 五日市線」の利用頻度をお答えください。

- JR 五日市線の利用頻度が月に1回程度以上の回答者は、約35%である。
- 利用頻度が月に1回未満の回答者は約63%であり、全く利用しない回答者も約26%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|---------|-------|-------|
| 週4日以上 | 111 | 9.3% |
| 週2～3日程度 | 44 | 3.7% |
| 週1日程度 | 46 | 3.9% |
| 月2～3日程度 | 93 | 7.8% |
| 月1回程度 | 117 | 9.8% |
| 年数回程度 | 440 | 36.9% |
| 全く利用しない | 315 | 26.4% |
| 無回答 | 26 | 2.2% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

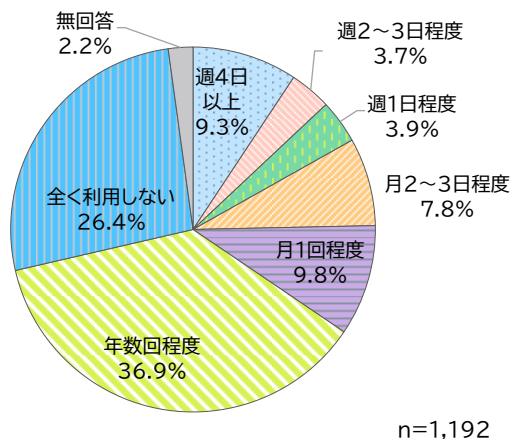


図 21 JR 五日市線の利用頻度

- JR 五日市線の利用頻度を地域別に比較すると、東秋留・西秋留・増戸・五日市では、利用頻度が月に1回程度以上の回答者が4割前後である。一方、戸倉・小宮では19%、多西では約11%であり、他地域と比較して日常的に利用している割合が低い。また、多西では、「全く利用しない」が6割を超えている。

→ 多西は、JR 青梅線を利用する回答者が多いため、JR 五日市線の利用率が低いと考えられる。

- JR 五日市線の利用頻度を年代別に比較すると、10代・20代では、利用頻度が月に1回程度以上の回答者が7割を超えており、週に1回程度以上の回答者も半数を超えている。一方、月に1回程度以上の回答者は30代では約半数、40代以降は4割程度に留まるほか、週に1回程度以上の回答者の割合は年代が上がるごとに概ね低下している。

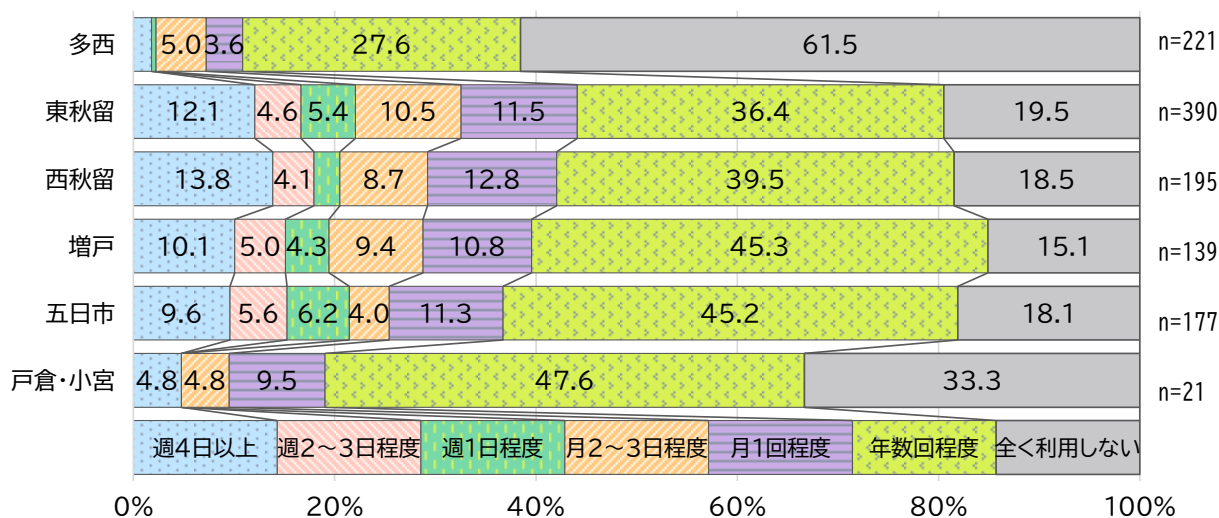


図 22 JR 五日市線の利用頻度（地域別）

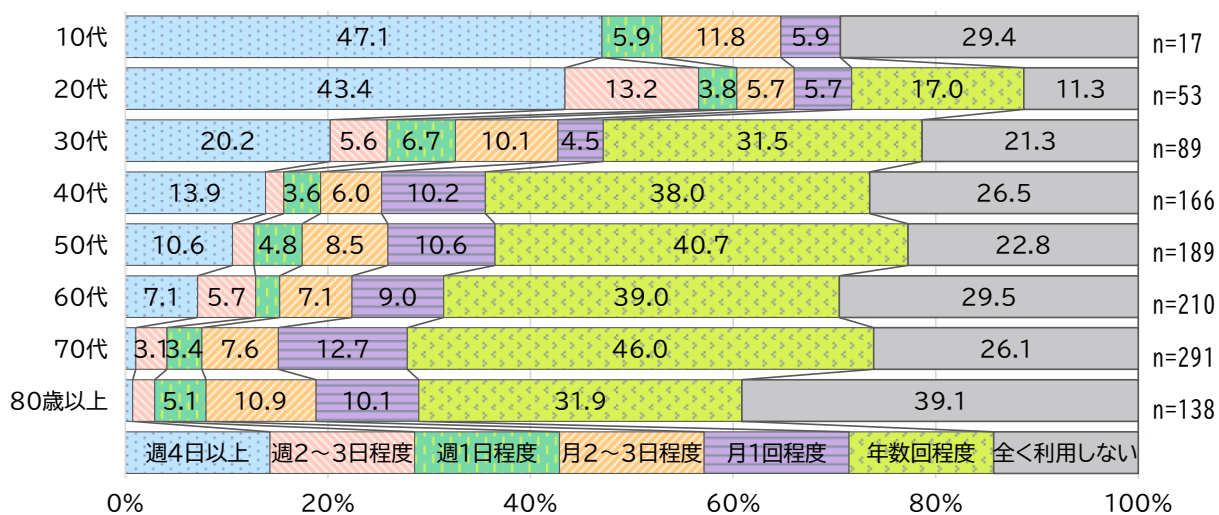


図 23 JR 五日市線の利用頻度（年代別）

2) 利用目的【複数回答】

問 15 あなたが「JR 五日市線」を利用する目的について、当てはまるものを全てお答えください。複数ある場合は、最も頻度が高い目的の選択肢の番号を、併せてご記入ください

- JR 五日市線の利用目的として最も多いのは「私用」(約 48%) であり、半数近くの利用者が利用目的として挙げている。また、「娯楽・趣味」も約 33% であり、「私用」に次いで多い。
- 「その他」の回答としては、車が利用できないとき(2件)、るのバス運休の日など、代替移動手段としての利用が挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 156 | 18.3% |
| 通学 | 26 | 3.1% |
| 業務・仕事 | 76 | 8.9% |
| 通院 | 140 | 16.5% |
| 私用 | 412 | 48.4% |
| 買物 | 244 | 28.7% |
| 娯楽・趣味 | 277 | 32.5% |
| その他 | 25 | 2.9% |
| 回答母数 | 851 | - |

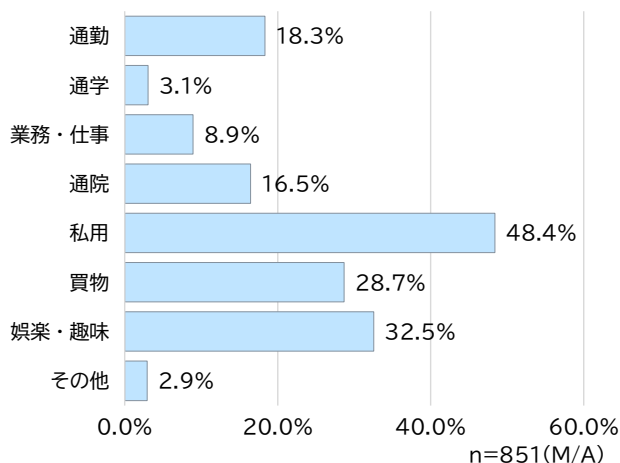


図 24 JR 五日市線の利用目的

- JR 五日市線の利用目的を年代別に比較すると、通勤目的では 20 代・30 代のうち 4 割強、40 代の約 34%、50 代・60 代では約 2 割が利用している。通学目的では、10 代の 75% が利用している。
- 通院目的は年代が上がるごとに概ね増加傾向となっており、80 歳以上では約 3 割が利用している。
- 私用目的では、10 代を除くいずれの年代においても半数近くが利用しているほか、娯楽・趣味目的ではいずれの年代においても 3 割前後が利用している。

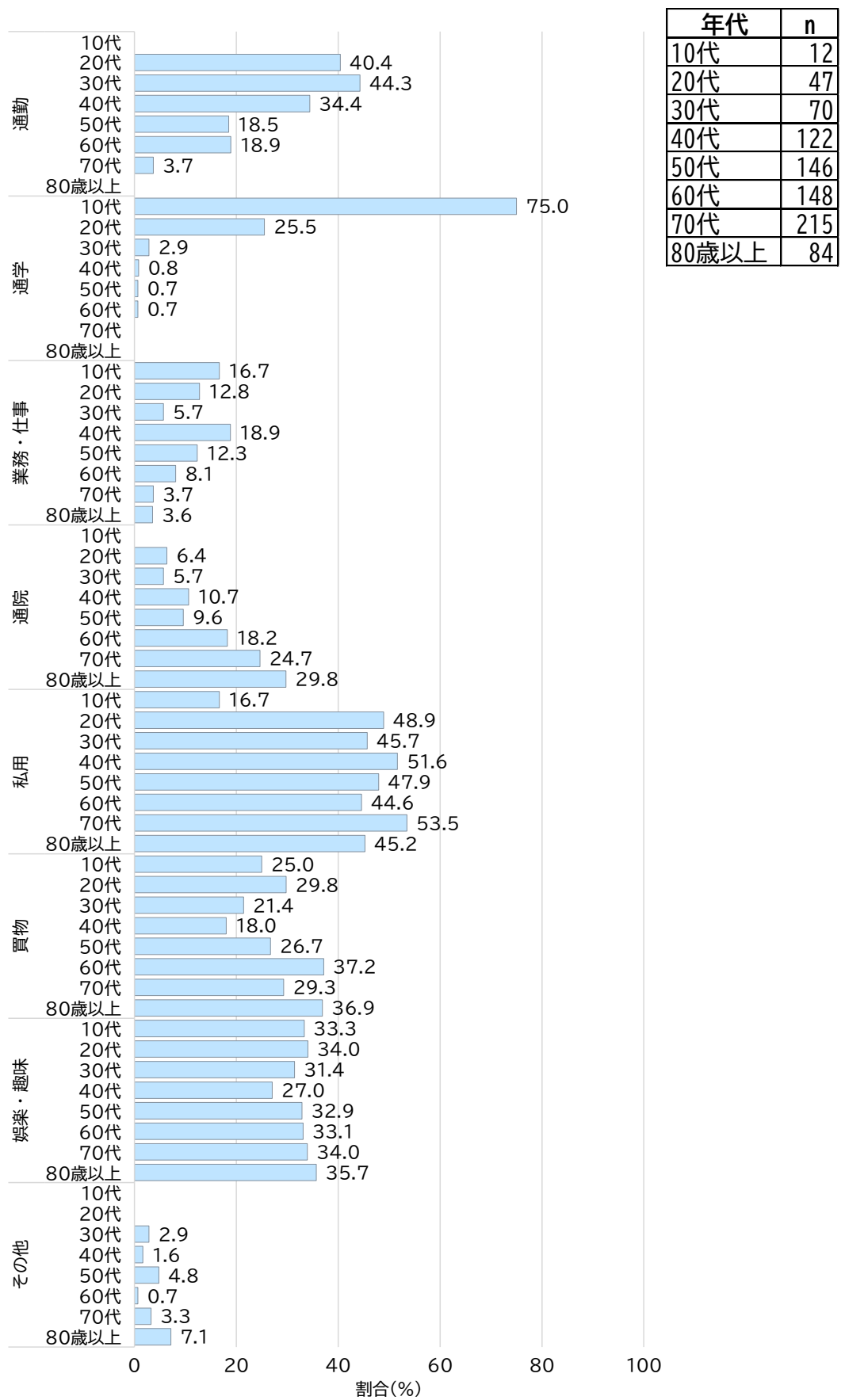
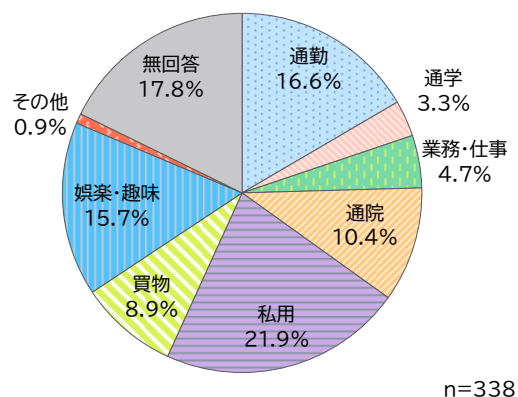


図 25 JR 五日市線の利用目的（年代別）

- JR 五日市線利用において最も頻度が高い目的としては、私用（約 22%）が最も多く、次いで通勤（約 17%）が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 56 | 16.6% |
| 通学 | 11 | 3.3% |
| 業務・仕事 | 16 | 4.7% |
| 通院 | 35 | 10.4% |
| 私用 | 74 | 21.9% |
| 買物 | 30 | 8.9% |
| 娯楽・趣味 | 53 | 15.7% |
| その他 | 3 | 0.9% |
| 無回答 | 60 | 17.8% |
| 回答母数 | 338 | 100% |



※ 回答対象：問 15（利用目的）で複数回答した回答者

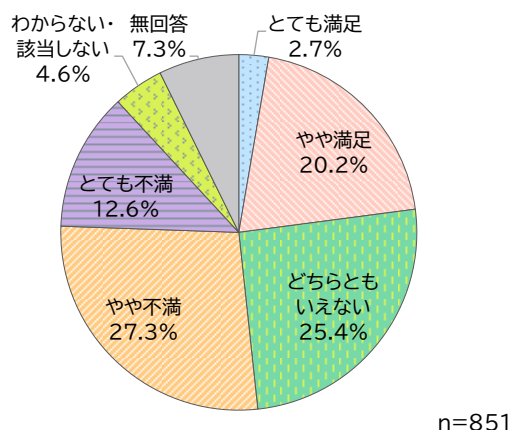
図 26 JR 五日市線の最頻利用目的

3) 利便性についての総合評価

問 16 「JR 五日市線」の利便性について、あなたのご意見をお聞かせください。

- JR 五日市線の利便性に対する総合評価として、満足だとした利用者（「とても満足」「やや満足」の合計）は約 23%である。
- 一方で、不満だとした利用者（「やや不満」「とても不満」の合計）は約 40%であり、満足だとした利用者を上回る。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------------|-----|-------|
| とても満足 | 23 | 2.7% |
| やや満足 | 172 | 20.2% |
| どちらともいえない | 216 | 25.4% |
| やや不満 | 232 | 27.3% |
| とても不満 | 107 | 12.6% |
| わからない・該当しない | 39 | 4.6% |
| 無回答 | 62 | 7.3% |
| 合計 | 851 | 100% |



※ 回答対象：問 14（利用頻度）を「全く利用しない」以外とした回答者

図 27 JR 五日市線の利便性に対する総合評価

総合評価に対する理由を求めたところ、本数の少なさ・拝島駅における接続の悪さに起因する理由が多数挙げられたほか、青梅線・中央線直通の本数、所要時間などの理由も挙げられた。以下に回答主旨を整理するとともに、資料編-1 ページに回答内容の原文を示す。

「とても満足」の理由

- あまり鉄道については言うことはない
- 便数が少なくても電車があるということは安心

「とても満足」未満の理由

表 7 総合評価に対する理由（主旨）

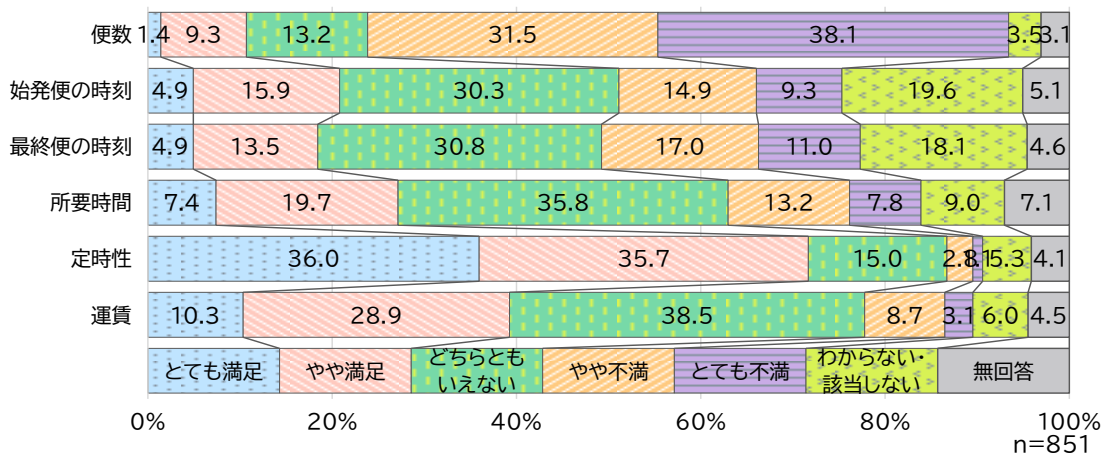
| 項目 | 理由 | やや満足 | いえない どちらかとも | やや不満 | とても不満 | 計 |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------|------|-------|-----|
| 本数 | 本数が少ない。 | 7 | 15 | 52 | 64 | 138 |
| | 本数が少なく、増便が必要。 （具体的な本数の記入があるもの） | 4 | 5 | 11 | 6 | 26 |
| | 【本数（1時間あたり）】 3本(18件)、3～4本、4本(3件)、5本、 6本(2件、通勤時間帯1件) | | | | | |
| | 本数が少ない（朝夕）。 | 1 | | 1 | 1 | 3 |
| | 本数が少ない（早朝深夜）。 | | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | 本数が少ない（夜間）。 | | | | 1 | 1 |
| | その他、本数が少ないことを発端とした理由 （「少ないのは仕方ない」「行動に制約がかかる」「本数が少ないのに直通もない」等） | 1 | 7 | 6 | 2 | 16 |
| その他 ・私用で利用の為、時刻にあわせて出かける。 ・通勤時間帯の便が多く、満足している。 | 2 | | | | | |
| 接続 | 拝島での待ち時間が長い。 | 5 | 7 | 22 | 15 | 49 |
| | 拝島での待ち時間が長い（夜時間帯）。 | | 2 | 1 | | 3 |
| | 拝島での接続時間が不十分。 | | 2 | 4 | 2 | 8 |
| | 遅延時の待ち合わせがない。 | | | 1 | | 1 |
| | その他 ・今は拝島の駅ナカで時間つぶしが出来る。 ・立川方面に行く場合、拝島駅で乗り替える場合、とても不便と感じる。 | | 1 | 1 | | 2 |
| 直通 | 青梅線・中央線への直通が少ない。 | 1 | 7 | 11 | 10 | 30 |
| | 中央線直通が廃止された。 | | 1 | 4 | 2 | 7 |
| | 青梅線からの直通を増やしてほしい(立川始発)。 | | 1 | | | 1 |
| | その他 ・他県は JR 私鉄、地下鉄の相互乗り入れが進んでいるのに、JR の多摩地区は改善されない。 ・拝島止りでなく、少なくとも立川まで直通にするか、乗り換えのために、時間のロスがないようなダイヤの組み方を配慮してほしい。 | | | 1 | | 1 |
| 所要時間 | 待ち合わせ時間が長い。 | 1 | 2 | 4 | 2 | 9 |
| | 所要時間が長い。 | 1 | | 1 | 2 | 4 |
| | 待ち合わせ時の発車順に不満がある。 | | 1 | | | 1 |
| 始発時刻 | 始発の時間が遅い。 | 2 | 1 | 7 | 3 | 13 |

| | | | | | | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| 終電時刻 | 終電の時刻が早い。 | | 1 | 3 | 3 | 7 |
| アクセス性 | バスとの連絡が取れていない。 | | 2 | 2 | | 4 |
| 運賃 | 運賃が高い。 | | 1 | 2 | 1 | 4 |
| | 利便性が低いにもかかわらず、他路線と同一運賃で不公平感がある。 | | 1 | 1 | | 2 |
| | これから JR も運賃が高くなると聞いていてどうなるか不安である。 | 1 | | | | 1 |
| その他 | 利便性にかける。 | | 1 | 6 | | 7 |
| | 駅サービスに問題点がある。 | | | 3 | 1 | 4 |
| | ホームの環境が悪い。 | 1 | | 2 | | 3 |
| | 東秋留駅の踏切が不便。 | | | 1 | 1 | 2 |
| | 情報提供が少ない。 | 2 | | | | 2 |
| | 【その他】 ・運行し続けていることに、ありがたみを感じる。 ・ローカル線ののんびりした感じが好き。 ・車両環境がよい。 ・通勤の時間も丁度良い。 ・景観が良い。 ・普段は拝島駅を利用しており、それほど不便は感じていない。 ・特に疑問を覚えたことがない。 ・利用時の車内の利用状況等を見て。 ・運休が多い。 ・中央線・青梅線の遅延が波及する。 ・振替路線がない。 ・冷房が強すぎる。 ・都内なのに単線。 ・優先席の運用に不満がある。 | | 5 | 3 | 5 | 2 |

※ 意見主旨ごとに回答内容を分割しているため、理由の総数と評価の合計数は一致しない。

4) 利便性についての項目ごとの評価

- 「定時性」について満足だとした利用者は約 71%であり、他項目と比べて割合が特に高い。
- 一方、「便数」については不満だとした利用者が約 69%であり、他項目と比べて割合が特に高い。



※ 回答対象：問 14 (利用頻度) を「7. 全く利用しない」以外とした回答者

図 28 JR 五日市線の利便性に対する項目ごとの評価

(2) 西東京バスの利用状況と利便性

【まとめ】

- ・利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約15%である。また、全く利用しない回答者が半数を超える。月に1回程度以上の割合は、地域別では多西が約31%で最も多い一方、その他の地区では2割を下回り、東秋留・西秋留・増戸・五日市では、「全く利用しない」が半数を超えている。年代別では、10代・70代・80代の利用者がやや多い。
- ・利用目的としては、私用、買物、娯楽・趣味が多い。通院目的の割合は、70代・80代が高いほか、年齢が上がるにつれ買物目的も増加している。
- ・利便性の総合評価について、どちらともいえないとした利用者(30%)が最も多く、満足・不満の回答者はいずれも25%前後である。
- ・定時性について約4割、所要時間について3割の利用者が満足する一方、本数については4割強が不満だとしている。

1) 利用頻度

問17 あなたの「西東京バス」の利用頻度をお答えください。

- 西東京バスの利用頻度が月に1回程度以上の回答者は、約15%である。
- 利用頻度が月に1回未満の回答者は約83%であり、全く利用しない回答者も約57%と半数近く存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|---------|-------|-------|
| 週4日以上 | 18 | 1.5% |
| 週2～3日程度 | 19 | 1.6% |
| 週1日程度 | 21 | 1.8% |
| 月2～3日程度 | 69 | 5.8% |
| 月1回程度 | 47 | 3.9% |
| 年数回程度 | 313 | 26.3% |
| 全く利用しない | 680 | 57.0% |
| 無回答 | 25 | 2.1% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

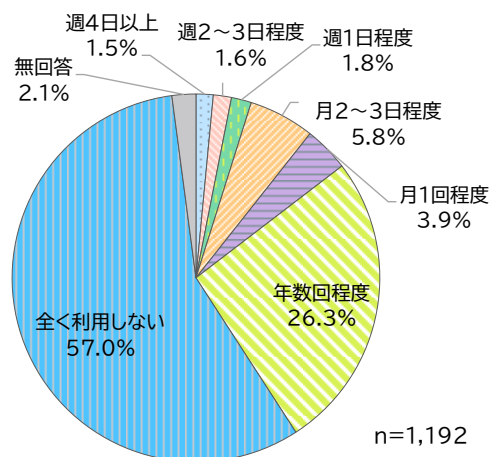


図 29 西東京バスの利用頻度

- 西東京バスの利用頻度を地域別に比較すると、多西では、利用頻度が月に1回程度以上の回答者が約31%であり、地域別で最も多い。
→ 多西では青梅線（福生駅）利用者が多いことから、駅までのアクセス手段として西東京バスを利用していると考えられる。
- 五日市、戸倉・小宮では、5%前後、東秋留・西秋留が10%前後、増戸は約4%である。東秋留・西秋留・増戸・五日市では、「全く利用しない」が半数を超えており、特に増戸では73%に上る。
- 西東京バスの利用頻度を年代別に比較すると、利用頻度が月に1回程度以上の回答者が10代で約29%、70代・80歳以上で約2割である一方、30代～60代では1割前後に留まっている。「全く利用しない」とした割合は70代を除いていずれも6割前後であり、70代も約49%である。

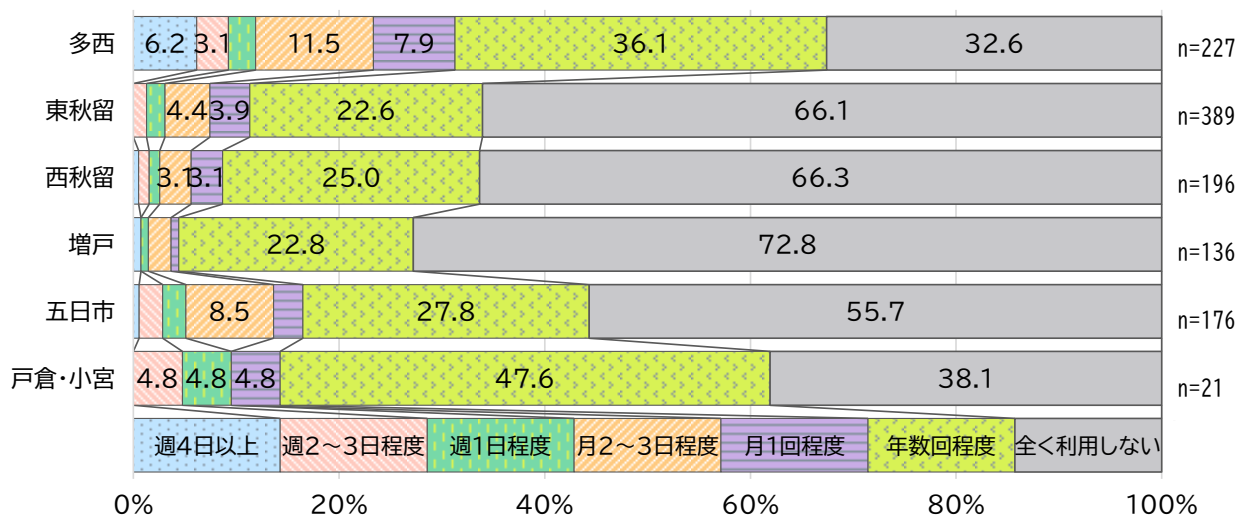


図 30 西東京バスの利用頻度（地域別）

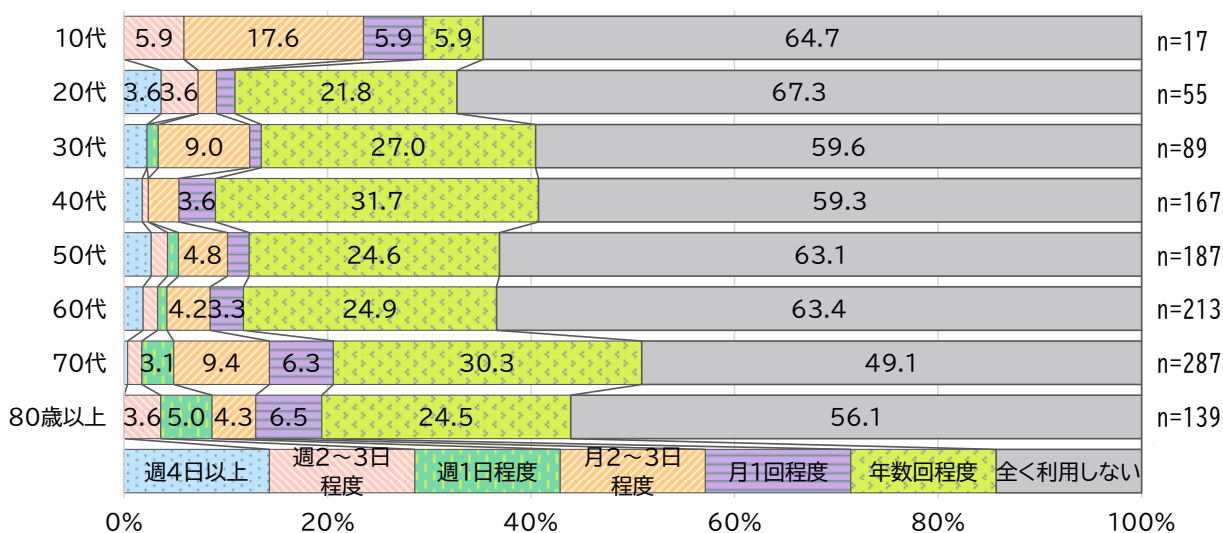


図 31 西東京バスの利用頻度（年代別）

2) 利用目的【複数回答】

問 18 あなたが「西東京バス」を利用する目的について、当てはまるものを全てお答えください。複数ある場合は、最も頻度が高い目的の選択肢の番号を、併せてご記入ください。

- 西東京バスの利用目的として最も多いのは「私用」(約 49%) であり、半数近くの利用者が利用目的としている。また、「買物」「趣味・娯楽」「通院」も 2～3 割程度が利用目的としている。
- 「その他」の回答としては、雨の時(2 件)、鉄道利用時(2 件)など、特定場面での利用が挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 58 | 11.9% |
| 通学 | 7 | 1.4% |
| 業務・仕事 | 26 | 5.3% |
| 通院 | 98 | 20.1% |
| 私用 | 236 | 48.5% |
| 買物 | 144 | 29.6% |
| 娯楽・趣味 | 125 | 25.7% |
| その他 | 12 | 2.5% |
| 回答母数 | 487 | - |

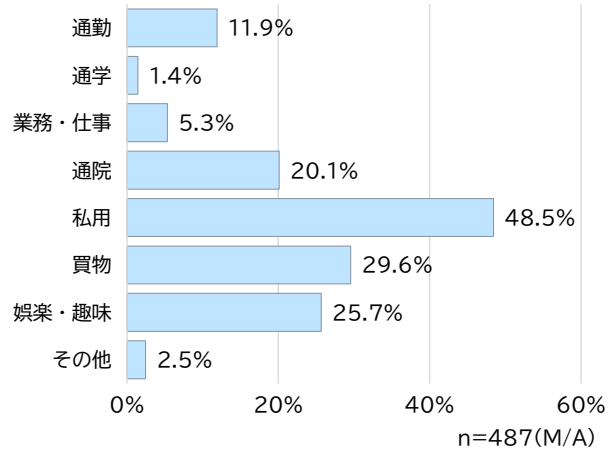
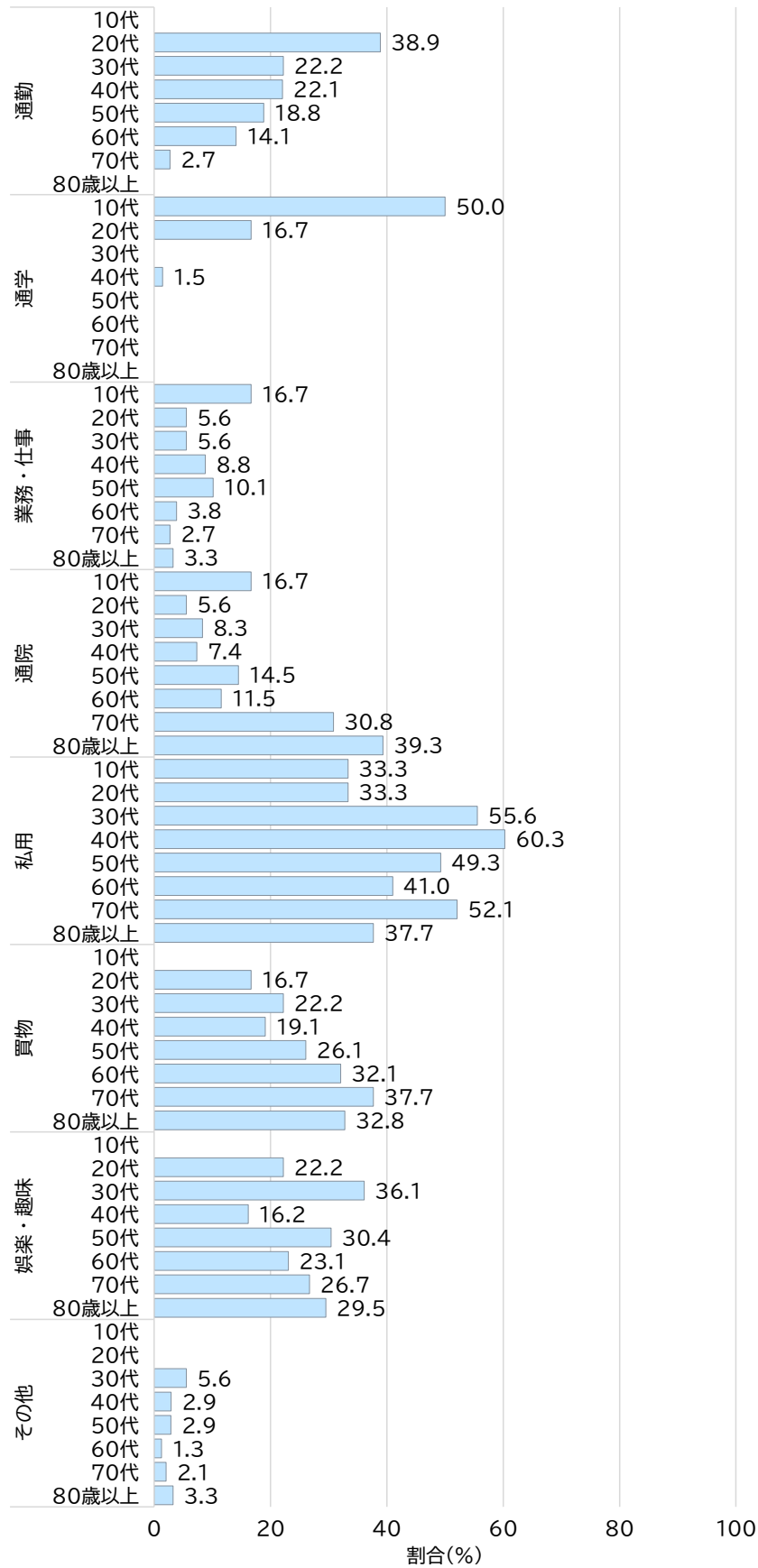


図 32 西東京バスの利用目的

- 西東京バス利用者の利用目的を年代別に比較すると、通勤目的では 20 代の約 39%が利用しているほか、20～50 代も 2 割前後が利用している。
- 通院目的では、70 代の約 31%・80 歳以上の約 40%が利用しており、他の世代と比較して利用率が高い。
- 買物目的では、年代があがるにつれて利用率が概ね上がっており、60 代以上はいずれも 3 割以上が利用している。

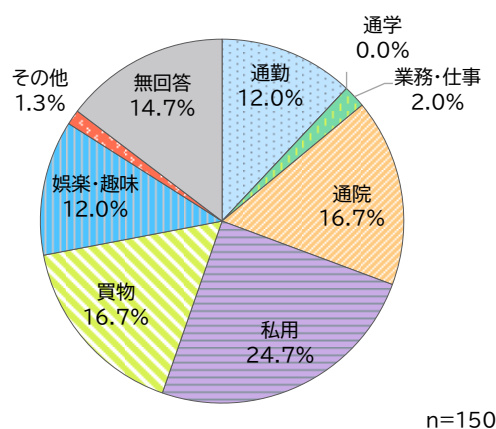


| 年代 | n |
|-------|-----|
| 10代 | 6 |
| 20代 | 18 |
| 30代 | 36 |
| 40代 | 68 |
| 50代 | 69 |
| 60代 | 78 |
| 70代 | 146 |
| 80歳以上 | 61 |

図 33 西東京バスの利用目的（年代別）

- 西東京バス利用において最も頻度が高い目的としては、私用（約 25%）が最も多く、次いで通院・買物（いずれも約 17%）が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 18 | 12.0% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 業務・仕事 | 3 | 2.0% |
| 通院 | 25 | 16.7% |
| 私用 | 37 | 24.7% |
| 買物 | 25 | 16.7% |
| 娯楽・趣味 | 18 | 12.0% |
| その他 | 2 | 1.3% |
| 無回答 | 22 | 14.7% |
| 回答母数 | 150 | 100% |



※ 回答対象：問 18（利用目的）で複数回答した回答者

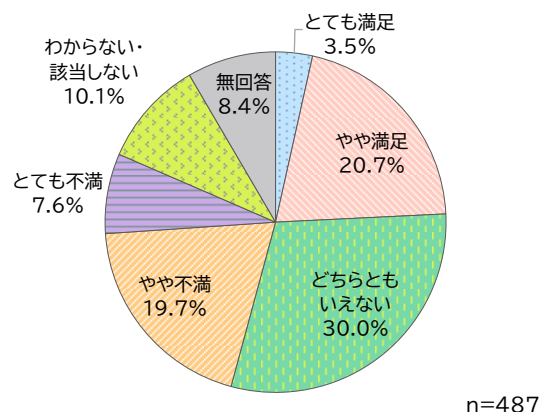
図 34 西東京バスの最頻利用目的

3) 利便性についての総合評価

問 19 「西東京バス」の利便性について、あなたのご意見をお聞かせください。

- 西東京バスの利便性に対する総合評価として、満足だとした利用者（「とても満足」「やや満足」の合計）は約 24%である。
- 一方で、不満だとした利用者（「やや不満」「とても不満」の合計）は約 27%であり、満足だとした利用者と同程度である。
- 「どちらともいえない」とした利用者は 30%であり最も多い。
→ 西東京バスに対する総合評価としては、中立的な立場の回答者が最も多い。

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|-------|
| とても満足 | 17 | 3.5% |
| やや満足 | 101 | 20.7% |
| どちらともいえない | 146 | 30.0% |
| やや不満 | 96 | 19.7% |
| とても不満 | 37 | 7.6% |
| わからない・該当しない | 49 | 10.1% |
| 無回答 | 41 | 8.4% |
| 合計 | 487 | 100% |



※ 回答対象：問 17（利用頻度）を「全く利用しない」以外とした回答者

図 35 西東京バスの利便性に対する総合評価

総合評価に対する理由を求めたところ、便数の少なさに起因する理由が多数挙げられたほか、運賃の高さ、遅延の発生などの理由も挙げられた。以下に回答主旨を整理するとともに、資料編-6 ページに回答内容の原文を示す。

「とても満足」の理由

- 車がきれい。乗る人のマナーが良い。
- 秋川駅に行くバスに合わせて出かけるので便利。

「とても満足」未満の理由

表 8 総合評価に対する理由（主旨）

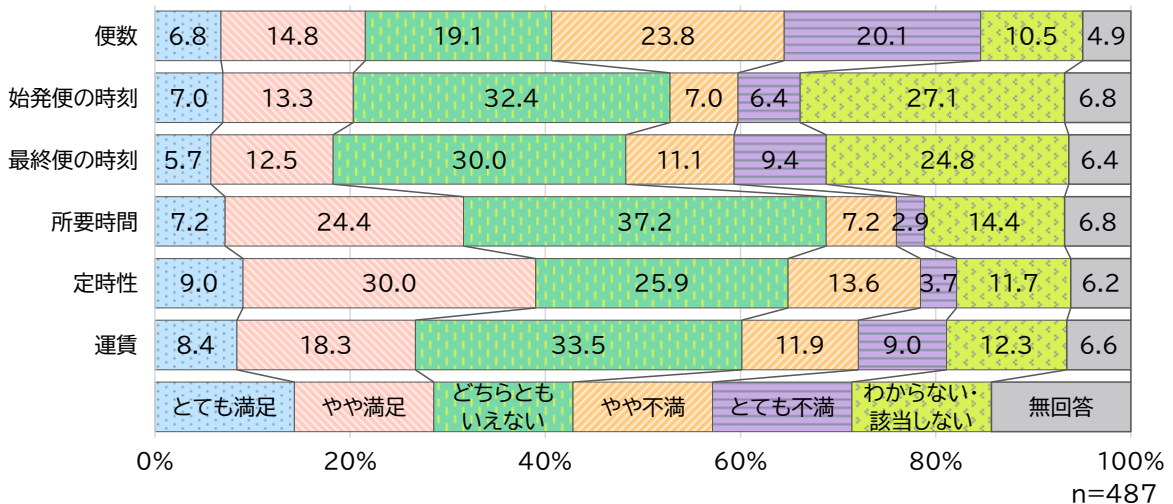
| 項目 | 理由 | やや満足 | とても満足 いえない | やや不満 | とても不満 | 計 |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------|------|-------|----|
| 本数 | 便数が少ない。 | 2 | 2 | 19 | 14 | 37 |
| | ルートにより、便数が少ない。 (具体的なルートの回答があるもの) | | | | | |
| | 【ルート】 ・武蔵五日市駅/秋川駅～福生駅（市役所経由）（5件） ・福生駅行（多摩橋経由）（2件） ・秋川駅～福生駅（4件） ・秋川駅～八王子駅（2件） ・秋川駅～八王子駅（雨間経由）（2件） ・秋川駅～八王子駅（油平経由） ・阿伎留医療センター/秋川駅～拝島駅（2件） ・武蔵五日市駅～市役所・阿伎留医療センター ・武蔵五日市駅～福生駅（3件） ・武蔵五日市駅～拝島駅（2件） ・武蔵五日市駅～青梅駅（2件） | 1 | 5 | 11 | 3 | 20 |
| | 乗りたい時間と合わない。 | 1 | 4 | 2 | 1 | 8 |
| | 運行していない時間帯がある。 | 1 | 1 | | 2 | 4 |
| | 便数が少ない（通勤時間帯）。 | 1 | | 2 | | 3 |
| | 便数が少ない（早朝）。 | | | 1 | | 1 |
| | 土日の運行本数が少ない。 | | | 1 | | 1 |
| | 本数が多いので満足している。 | 1 | | | | 1 |
| | 時刻に合わせて行動すればよい。 | | 1 | | | 1 |
| 運賃 | 運賃が高い。 | | 2 | 3 | 3 | 8 |
| | 他の手段と比較して運賃が高い。 | | 1 | 1 | | 2 |
| | 初乗り運賃が高い。 | | | 1 | | 1 |
| | 定期代が高い。 | | | | 1 | 1 |
| | 均一料金でない。 | | 1 | | | 1 |
| | シルバーパスが便利。 | 1 | | | | 1 |
| 遅延 | 遅延する。 | 1 | | 2 | 3 | 6 |
| | 遅延により、鉄道に接続しない。 | | 1 | 3 | | 4 |
| ルート | 停留所が遠い。 | | | 1 | | 1 |
| | 必要な方面に路線がない。 | | 1 | 1 | | 2 |
| 所要時間 | 所要時間がかかる。 | | | 1 | 1 | 2 |

| 項目 | 理由 | やや満足 | どちらともいえない | やや不満 | とても不満 | 計 |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|------|-------|----|
| 最終 | 最終便が早い。 | 1 | 1 | | 1 | 3 |
| | 最終便が早い。 (暁橋方面(1件)、秋川⇒武蔵五日市駅(1件)) | | 1 | 1 | | 2 |
| 始発 | 始発便が遅い。 | | | 1 | 2 | 3 |
| 接続 | 鉄道との接続が悪い(五日市線)。 | | | 4 | | 4 |
| | 鉄道との接続が悪い。 | | | 1 | 2 | 3 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・たまに利用するが便利。 ・企業努力が伺える。 ・時刻がわかりにくい。 ・大雪の際に運休止、地域交通の担い手としての自負がみられない。 ・たまたま発車時刻に合えば利用することもあるが、バスはあってないようなものという印象。 ・冷房が強すぎる。 ・時刻前に通過されたことがある。 ・運転が荒い。 ・武蔵五日市駅の自家用車送迎場所と停留所が交錯する。 ・駅などに待合所がない。 ・優先席が機能していない。 ・輸送過剰だと感じる。 ・JRに比べれば健闘していると思う。 | 7 | 5 | 3 | 4 | 19 |

※ 意見主旨ごとに回答内容を分割しているため、意見総数と評価の合計数は一致しない。

4) 利便性についての項目ごとの評価

- 「定時性」について 39%、「所要時間」について約 32%の利用者が満足だとしている。
- 一方、「便数」については、不満だとした回答者が約 44%であり、他項目と比べて割合が高い。



※ 回答対象：問 17 (利用頻度) を「7. 全く利用しない」以外とした回答者

図 36 西東京バスの利便性に対する項目ごとの評価

(3) るのバスの利用状況と利便性

【まとめ】

- ・利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約3%である。一方、全く利用しない回答者は約86%と大多数を占める。月に1回程度以上の割合は、地域別では五日市が約7%と最も多く、その他の地区は数%程度である。年代別では、年代が上がるにつれ「全く利用しない」割合が低下する傾向にある。
- ・利用目的としては、私用、通院、買物が多い。特に、通院目的では50代・70代の利用者の4割近く、80歳以上の半数以上が挙げている。
- ・利便性の総合評価について、満足だとした回答者は約19%であり、不満だとした回答者(約35%)を下回る。
- ・運賃について約69%が満足する一方、便数については約71%が不満だとしている。

1) 利用頻度

問 20 あなたの「るのバス」の利用頻度をお答えください

- るのバスの利用頻度が月に1回程度以上の回答者の割合は、約3%である。
- 利用頻度が月に1回未満の回答者が約93%であり、全く利用しない回答者が回答者全体の約86%と大多数を占める。

| | 回答数 | 割合(%) |
|---------|-------|-------|
| 週4日以上 | 0 | 0.0% |
| 週2～3日程度 | 4 | 0.3% |
| 週1日程度 | 3 | 0.3% |
| 月2～3日程度 | 15 | 1.3% |
| 月1回程度 | 12 | 1.0% |
| 年数回程度 | 83 | 7.0% |
| 全く利用しない | 1,023 | 85.8% |
| 無回答 | 52 | 4.4% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

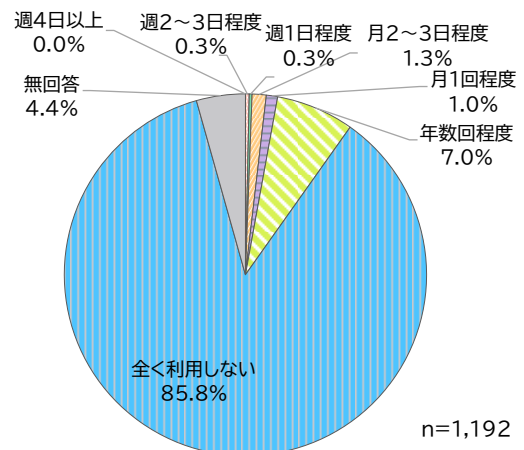


図 37 るのバスの利用頻度

- るのバスの利用頻度を地域別に比較すると、利用頻度が月に1回程度以上の回答者は、五日市が約7%で最も多く、次いで、東秋留（約4%）、増戸（約3%）が多い。いずれの地域も「全く利用しない」が85%を超えている。
- るのバスの利用頻度を年代別に比較すると、利用頻度が月に1回程度以上の回答者は、80歳以上で約6%、30代・60代・70代で約3%である。「全く利用しない」とした割合はいずれの年代も85%を超えているが、年代が上がるにつれ、その割合は概ね低下傾向にある（年数回程度の割合が増加している）。

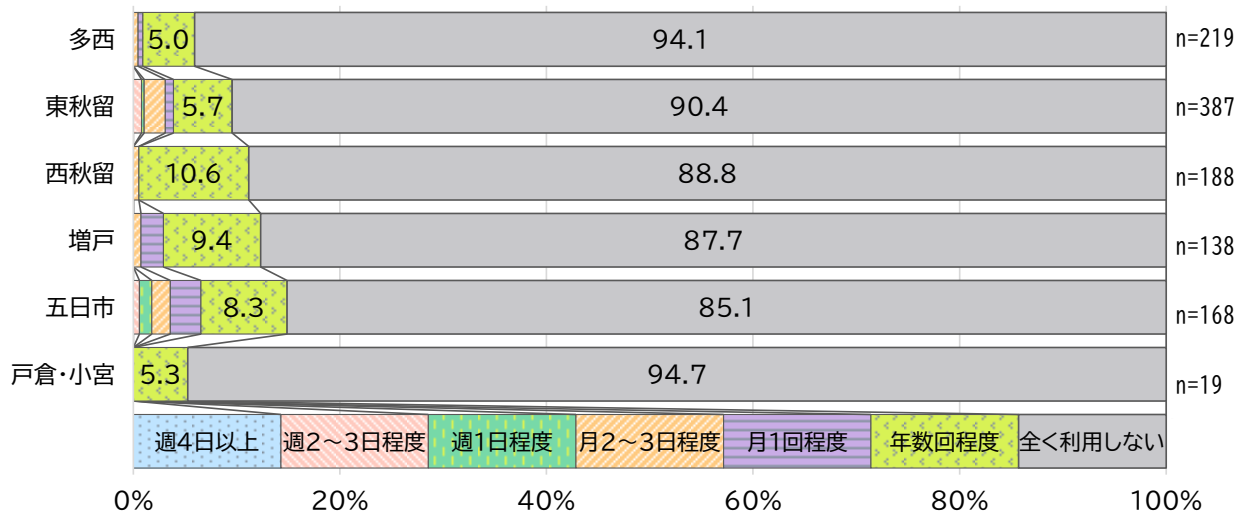


図 38 るのバスの利用頻度（地域別）

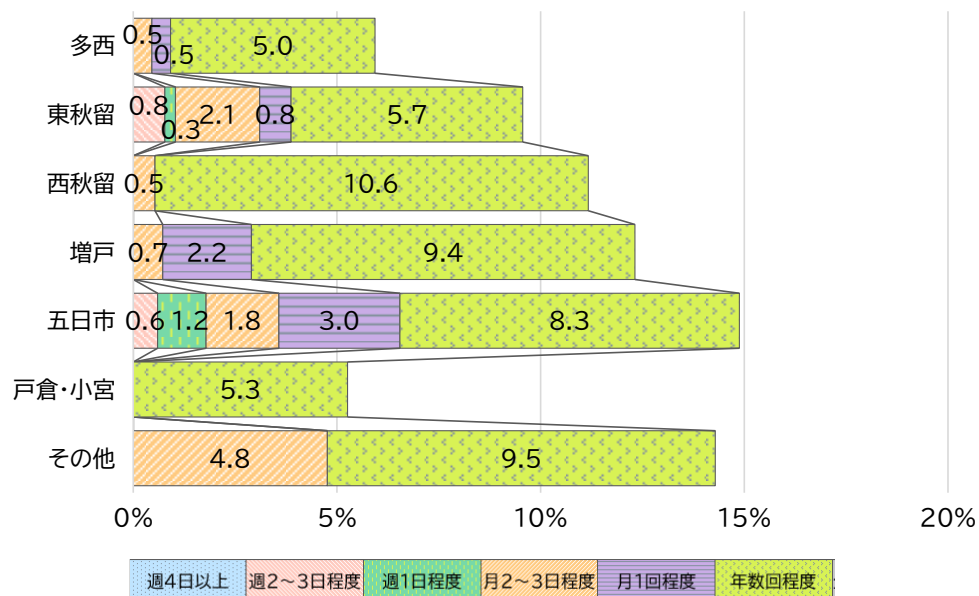


図 39 るのバスの利用頻度（地域別、「全く利用しない」を除く）

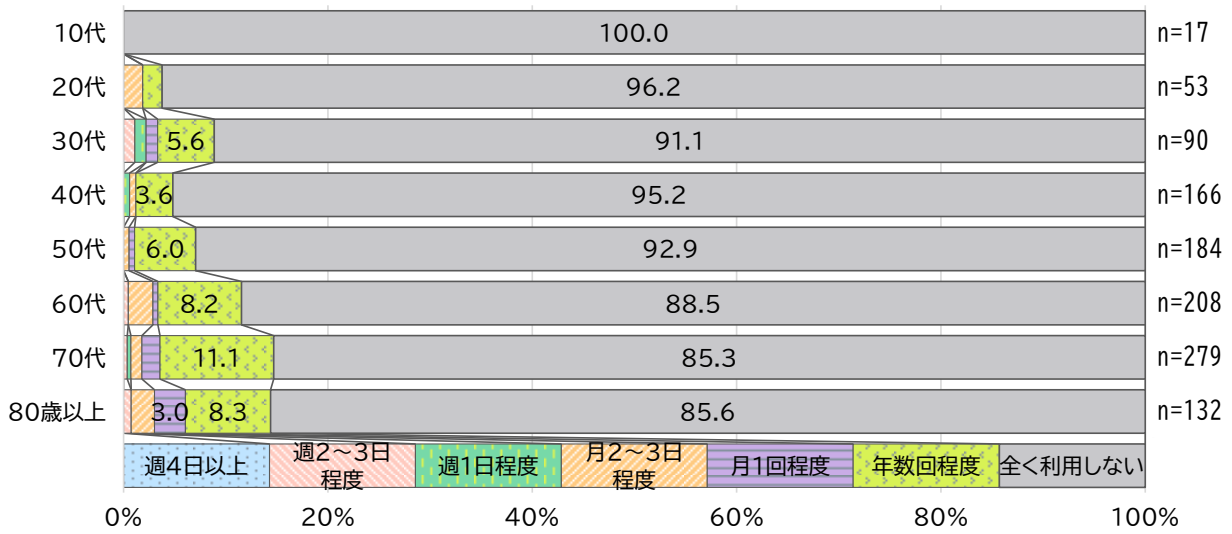


図 40 るのバスの利用頻度（年代別）

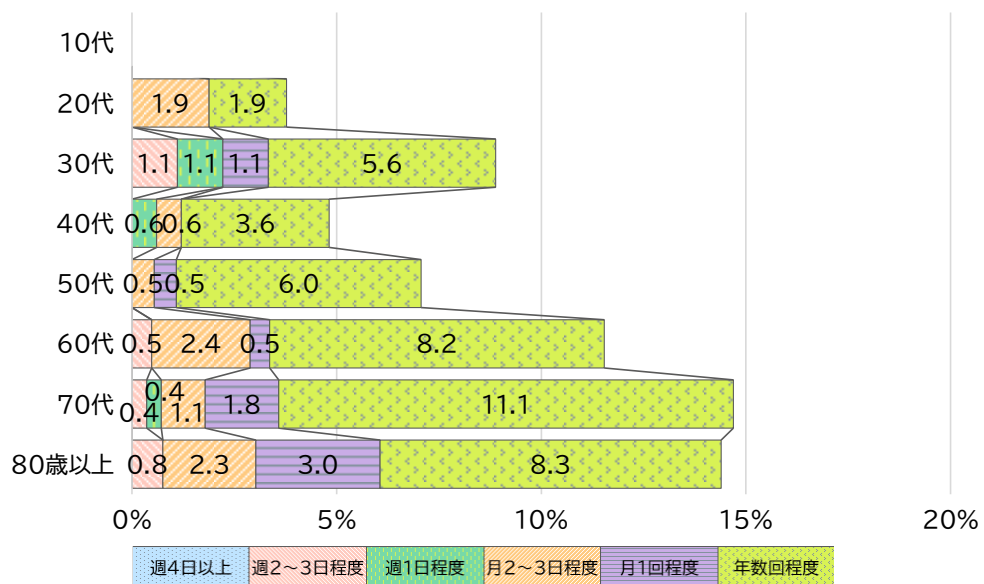


図 41 るのバスの利用頻度（年代別、「全く利用しない」を除く）

2) 利用目的【複数回答】

問 21 あなたが「るのバス」を利用する目的について、当てはまるものを全てお答えください。複数ある場合は、最も頻度が高い目的の選択肢の番号を、併せてご記入ください。

- るのバスの利用目的として最も多いのは「私用」（約 42%）であり、次いで「通院」（約 35%）、「買物」（約 33%）である。
- 「その他」の回答としては、運行時刻と利用時刻が合致した時（2件）などがあげられている。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 7 | 6.0% |
| 通学 | 1 | 0.9% |
| 業務・仕事 | 7 | 6.0% |
| 通院 | 41 | 35.0% |
| 私用 | 49 | 41.9% |
| 買物 | 39 | 33.3% |
| 娯楽・趣味 | 19 | 16.2% |
| その他 | 4 | 3.4% |
| 回答母数 | 117 | - |

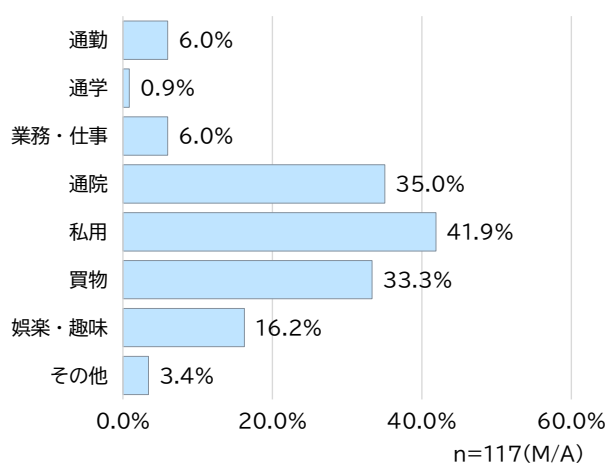


図 42 るのバスの利用目的

- るのバス利用者の利用目的を年代別に比較すると、通院目的では年代が上がるにつれ利用率が上がっており、50代・70代の4割近く、80歳以上の半数以上が利用している。
- 私用・買い物目的では、年代によりやや差があるものの、一定程度の利用がある。

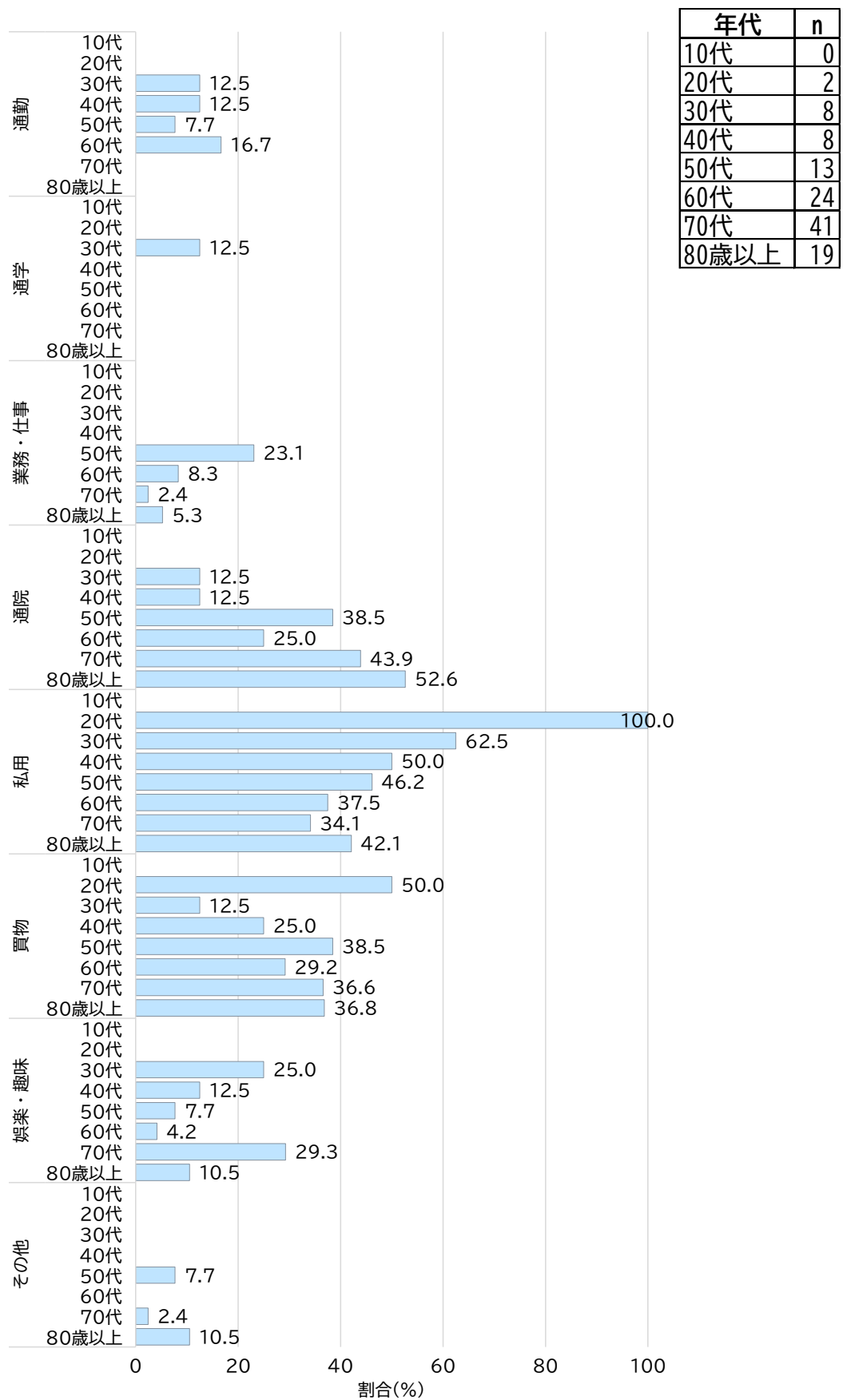
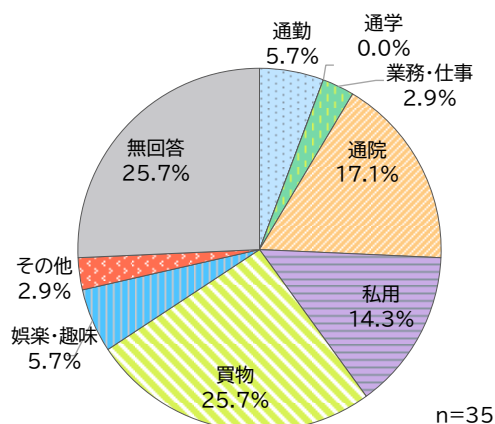


図 43 るのバスの利用目的（年代別）

- るのバス利用において最も頻度が高い目的としては、「買物」(約 26%) が最も多く、次いで「通院」(約 17%)、「私用」(約 14%) が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 2 | 5.7% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 業務・仕事 | 1 | 2.9% |
| 通院 | 6 | 17.1% |
| 私用 | 5 | 14.3% |
| 買物 | 9 | 25.7% |
| 娯楽・趣味 | 2 | 5.7% |
| その他 | 1 | 2.9% |
| 無回答 | 9 | 25.7% |
| 回答母数 | 35 | 100% |



※ 回答対象：問 21 (利用目的) で複数回答した回答者

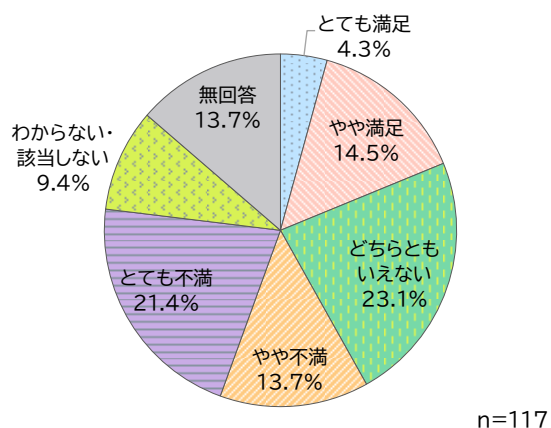
図 44 るのバスの最頻利用目的

3) 利便性についての総合評価

問 22 「るのバス」の利便性について、あなたのご意見をお聞かせください。

- るのバスの利便性に対する総合評価として、満足だとした利用者(「とても満足」「やや満足」の合計)は約 19%である。
- 一方で、不満だとした利用者(「やや不満」「とても不満」の合計)は約 35%であり、満足だとした利用者を上回る。
- 「どちらともいえない」とした利用者は約 23%であり最も多い。
⇒ るのバスに対する総合評価としては、中立的～不満な立場の利用者が多い。

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|-------|
| とても満足 | 5 | 4.3% |
| やや満足 | 17 | 14.5% |
| どちらともいえない | 27 | 23.1% |
| やや不満 | 16 | 13.7% |
| とても不満 | 25 | 21.4% |
| わからない・該当しない | 11 | 9.4% |
| 無回答 | 16 | 13.7% |
| 合計 | 117 | 100% |



※ 回答対象：問 20 (利用頻度) を「全く利用しない」以外とした回答者

図 45 るのバスの利便性に対する総合評価

総合評価に対する理由を求めたところ、本数の少なさ、土日運行がないこと、ルート複雑性（遠回りであること・分かりにくいこと）」などの理由が挙げられた。以下に回答主旨を整理するとともに、資料編-9 ページに回答内容の原文を示す。

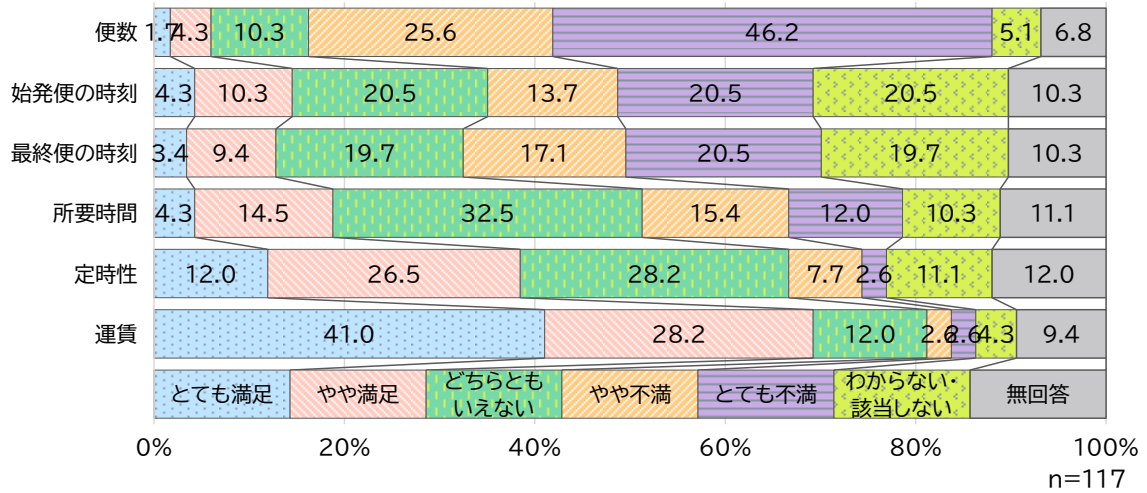
表 9 総合評価に対する理由（主旨）

| 項目 | 理由 | やや満足 | いえない どころでもない | やや不満 | とても不満 | 計 |
|------|-----------------|------|-----------------|------|-------|----|
| 本数 | 本数が少ない。 | 1 | 4 | 5 | 8 | 18 |
| | 本数が少ない（五日市コース）。 | | | | 1 | 1 |
| | 夕方の本数が少ない。 | | | | 1 | 1 |
| | 乗りたい時間と合わない。 | | 2 | 1 | 4 | 7 |
| | 時間に合わせて行動している。 | 1 | | | | 1 |
| 土日 | 土日（祝）の運行がない。 | | 1 | | 6 | 7 |
| ルート | 余計な経由地がある。 | | 1 | | 3 | 4 |
| | 必要な方面に路線がない。 | | | | 3 | 3 |
| | 必要な場所に停留所がない。 | | | | 1 | 1 |
| | 停留所が必要な場所にある。 | | 1 | | | 1 |
| 所要時間 | 移動に時間がかかる。 | | | 1 | 1 | 2 |
| | 行き帰りの時間差が大きい。 | | | | 1 | 1 |
| 運賃 | 運賃はとても満足している。 | | | 1 | | 1 |
| | 100 円でどこまでも乗れる。 | 1 | | | | 1 |
| 始発 | 始発便が遅い。 | | | | 1 | 1 |
| 最終 | 最終便が早い。 | | 1 | | | 1 |
| その他 | 雪の日の運行がない。 | | 1 | | | 1 |
| | ないよりはある方が良い。 | | 1 | | | 1 |

※ 意見主旨ごとに回答内容を分割しているため、意見総数と評価の合計数は一致しない。

4) 利便性についての項目ごとの評価

- 「運賃」については約 69%の利用者が満足だとしており、他項目と比べて満足だとした利用者が特に多い。
- 一方「便数」については、約 71%の利用者が不満だとしており、他項目と比べて不満だとする利用者が多い。特に「とても不満」とした利用者が約 46%に上る。



※ 回答対象：問 20（利用頻度）を「7. 全く利用しない」以外とした回答者

図 46 るのバスの利便性に対する項目ごとの評価

(4) タクシーの利用状況と利便性

【まとめ】

- ・利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約7%であり、年数回程度の回答者が約28%である。一方、全く利用しない回答者は約61%である。地区間では、年に数回程度の利用者の割合に15ポイント程度差がある。
- ・利用目的としては、私用が半数近くであり、通院、娯楽・趣味も多い。また、通院目的では年代が上がるにつれ利用率が高くなっており、70代の約4割、80歳以上の半数以上が利用している。
- ・利便性の総合評価について、満足だとした利用者は約23%である一方、どちらともいえないとした利用者が約36%であり最も多い。
- ・営業時間帯・所要時間・定時性について3割程度が満足する一方、運賃については約35%が不満だとしており、満足だとした利用者を上回る。いずれの項目も、どちらともいえないとした利用者が3割以上である。

1) 利用頻度

問23 あなたの「タクシー」の利用頻度をお答えください。

- タクシーの利用頻度が月に1回程度以上の回答者の割合は、約7%である。
- 利用頻度が月に1回未満の回答者が約89%であり、全く利用しない回答者も回答者全体の約61%と半数以上を占める。

| | 回答数 | 割合(%) |
|---------|-------|-------|
| 週4日以上 | 2 | 0.2% |
| 週2～3日程度 | 1 | 0.1% |
| 週1日程度 | 5 | 0.4% |
| 月2～3日程度 | 31 | 2.6% |
| 月1回程度 | 45 | 3.8% |
| 年数回程度 | 338 | 28.4% |
| 全く利用しない | 728 | 61.1% |
| 無回答 | 42 | 3.5% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

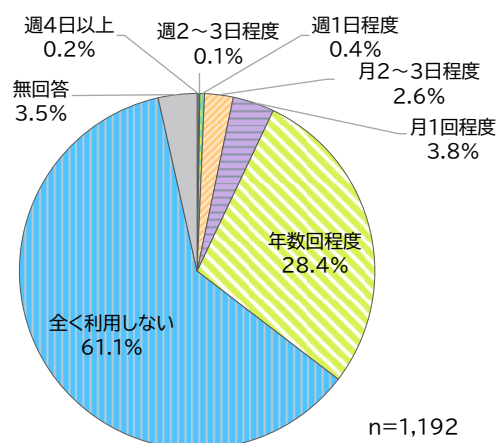


図 47 タクシーの利用頻度

- タクシーの利用頻度を地域別に比較すると、利用頻度が月に1回程度以上の回答者は、五日市が約9%で最も多く、その他の地区では5～7%前後である。
- 年数回程度の利用者の割合は、西秋留で約35%と最も多い一方、戸倉・小宮では20%であり、地区により15ポイント程度の差がある。同様に、全く利用しない割合も、西秋留では約58%と最も低い一方、戸倉・小宮では75%と割合が高い。
- タクシーの利用頻度を年代別に比較すると、利用頻度が月に1回程度以上の割合については、年代ごとにややバラつきがある。

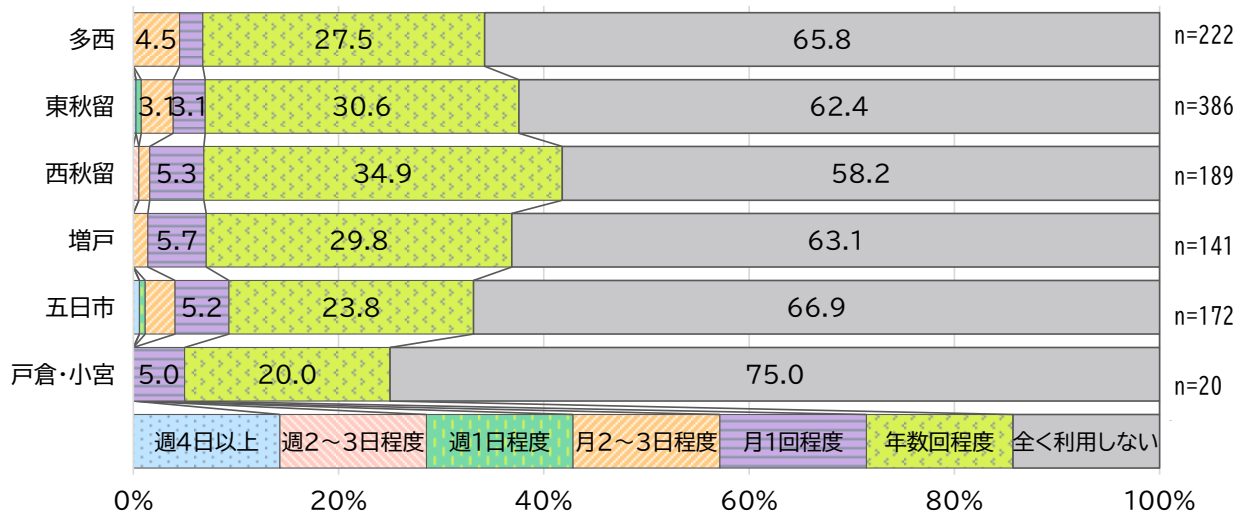


図 48 タクシーの利用頻度（地域別）

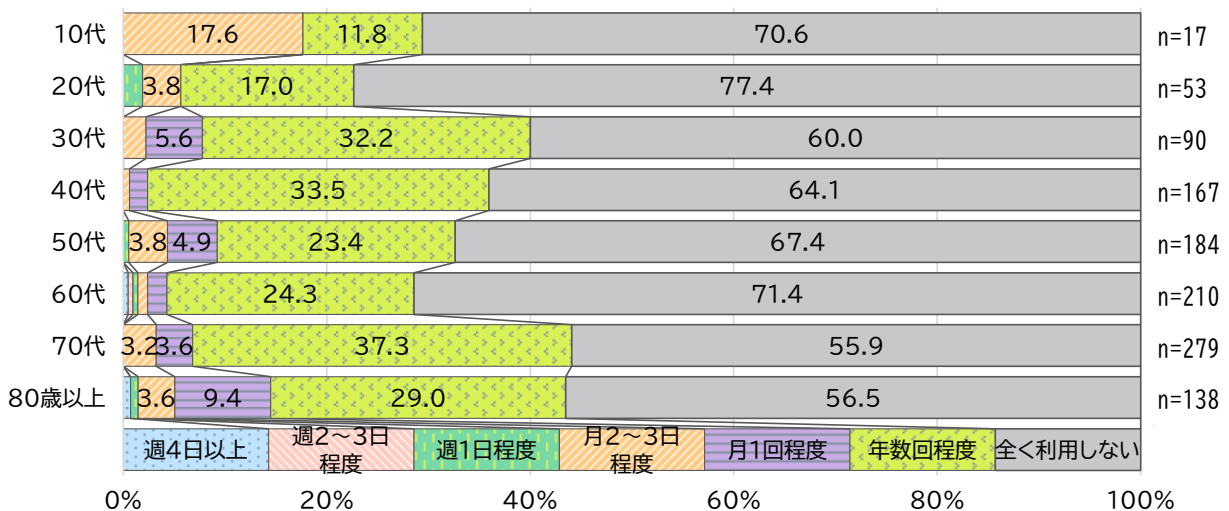


図 49 タクシーの利用頻度（年代別）

2) 利用目的【複数回答】

問 24 あなたが「タクシー」を利用する目的について、当てはまるものを全てお答えください。複数ある場合は、最も頻度が高い目的の選択肢の番号を、併せてご記入ください。

- タクシーの利用目的として最も多いのは「私用」(約 47%) であり、半数近くが利用目的としている。また、「通院」「趣味・娯楽」も 2 割超が利用目的としている。
- 「その他」の回答としては、終電(終バス)後(6 件)、緊急時(5 件)、悪天候時・飲酒時・公共交通の時刻が合わない時(各 4 件)などの特定場面での利用のほか、市役所へ行く際(3 件)など目的が明確な回答も挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 23 | 5.5% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 業務・仕事 | 25 | 5.9% |
| 通院 | 125 | 29.6% |
| 私用 | 200 | 47.4% |
| 買物 | 38 | 9.0% |
| 娯楽・趣味 | 100 | 23.7% |
| その他 | 38 | 9.0% |
| 回答母数 | 422 | - |

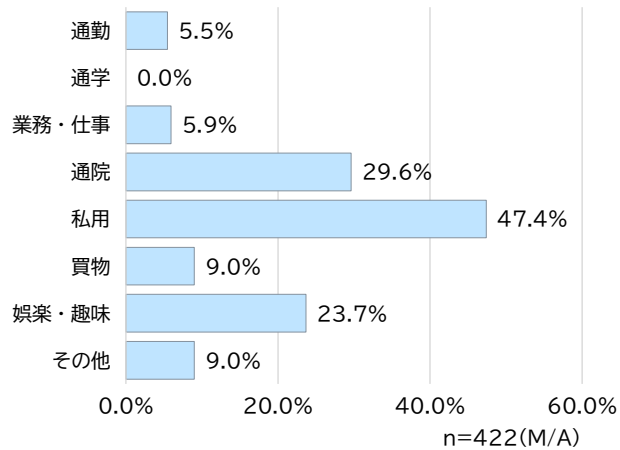


図 50 タクシーの利用目的

- タクシー利用者の利用目的を年代別に比較すると、通院目的では、年代が上がるにつれ利用率が高くなっており、70 代の約 4 割、80 歳以上の半数以上が利用している。
- 私用目的では、40 代では約 58% と他の年代と比較して利用率が高いほか、いずれの年代も 4 割～5 割程度の利用がある。また、趣味・娯楽では、30 代の利用率が約 42% であるほか、いずれの年代も 2 割前後が利用している。
- 一方、買い物目的での利用は、私用、趣味・娯楽と比較して相対的に低い。

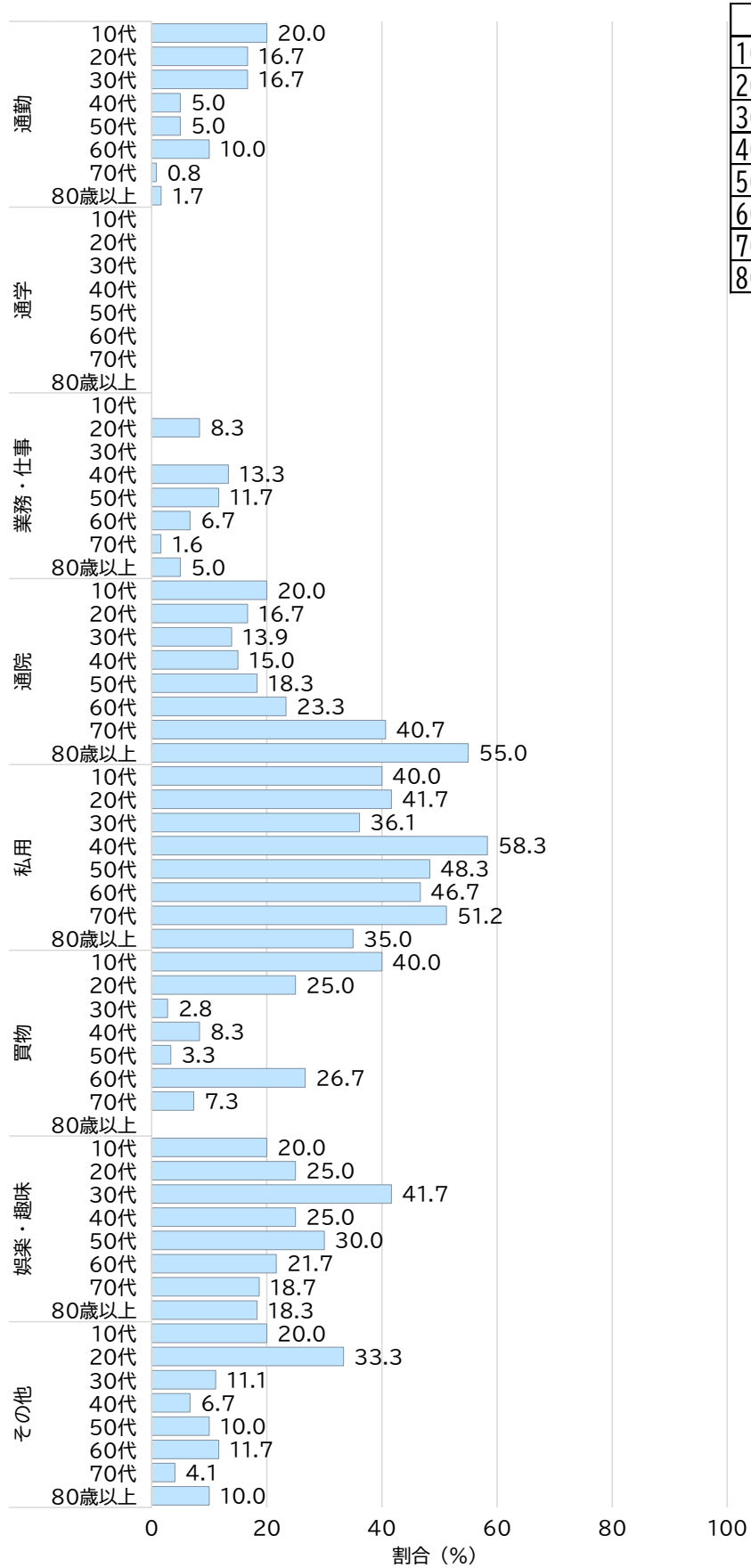
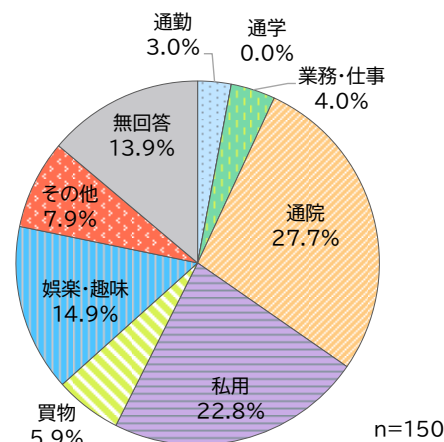


図 51 タクシーの利用目的（年代別）

- タクシー利用において最も頻度が高い目的としては、通院（約 28%）が最も多く、次いで私用（約 23%）が多い。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 3 | 3.0% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 業務・仕事 | 4 | 4.0% |
| 通院 | 28 | 27.7% |
| 私用 | 23 | 22.8% |
| 買物 | 6 | 5.9% |
| 娯楽・趣味 | 15 | 14.9% |
| その他 | 8 | 7.9% |
| 無回答 | 14 | 13.9% |
| 回答母数 | 101 | 100% |



※ 回答対象：問 24（利用目的）で複数回答した回答者

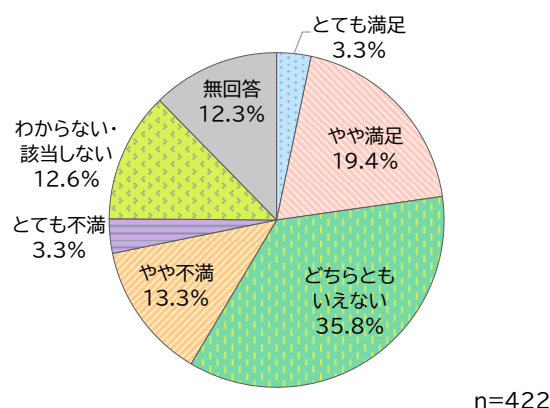
図 52 タクシーの最頻利用目的

3) 利便性についての総合評価

問 25 「タクシー」の利便性について、あなたのご意見をお聞かせください。

- タクシーの利便性に対する総合評価として、満足だとした利用者（「とても満足」「やや満足」の合計）は約 23%である。
- 一方で、不満だとした利用者（「やや不満」「とても不満」の合計）は約 16%であり、満足だとした利用者を下回る。
- 「どちらともいえない」とした利用者は約 36%であり最も多い。
⇒ タクシーに対する総合評価としては、満足～中立的な立場の利用者が多い。

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|-------|
| とても満足 | 14 | 3.3% |
| やや満足 | 82 | 19.4% |
| どちらともいえない | 151 | 35.8% |
| やや不満 | 56 | 13.3% |
| とても不満 | 14 | 3.3% |
| わからない・該当しない | 53 | 12.6% |
| 無回答 | 52 | 12.3% |
| 合計 | 422 | 100% |



※ 回答対象：問 23（利用頻度）を「全く利用しない」以外とした回答者

図 53 タクシーの利便性に対する総合評価

総合評価に対する理由を求めたところ、運賃の高さ、台数の少なさ、接客に関連する理由が挙げられた。以下に回答主旨を整理するとともに、資料編-10 ページに回答内容の原文を示す。

「とても満足」の理由

- あまり待たずに来てくれるため。

「とても満足」未満の理由

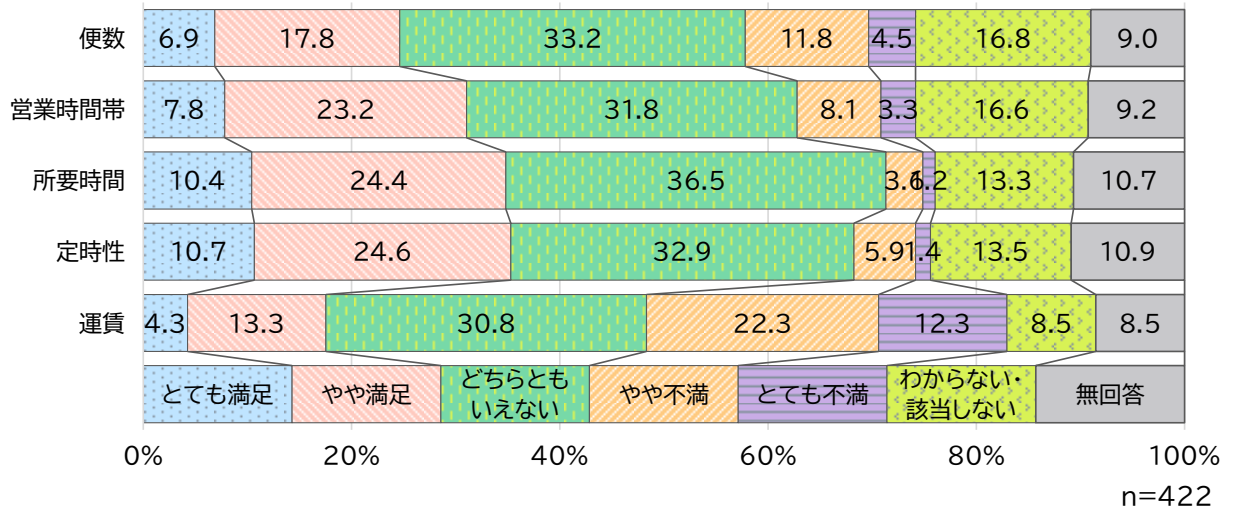
表 10 総合評価に対する理由（主旨）

| 項目 | 理由 | やや満足 | いえない どちらとも | やや不満 | とても不満 | 計 |
|-----------------|---------------------------|------|---------------|------|-------|----|
| 運賃 | 運賃が高い。 | 2 | 3 | 9 | 1 | 15 |
| | 運賃の変動が大きい。 | | 1 | 1 | | 2 |
| | 特別区内と比較して、初乗り運賃が高い。 | | 1 | | 1 | 2 |
| | 初乗り運賃が高い。 | | | 1 | | 1 |
| | 迎車料金がかかる。 | | | 2 | | 2 |
| | 迎車料金が高い。 | 1 | | | | 1 |
| | 運賃が高いが、特定の状況で利用するので許容できる。 | 1 | | | | 1 |
| 台数 | 台数が少ない。 | 1 | 3 | 1 | 1 | 6 |
| | あまり待たずに来てくれる。 | 4 | 1 | | | 5 |
| | 駅の待機台数が少ない。 | | 2 | 1 | 1 | 4 |
| | 夜間に駅の待機台数が少ない。 | 1 | | 2 | 1 | 4 |
| | 予約配車に時間がかかるため。 | | 2 | 1 | | 3 |
| | 予約配車がスムーズ。 | | 1 | | | 1 |
| | 駅以外で乗車できないことが多い。 | | | 1 | | 1 |
| 駅の待機台数にバラつきがある。 | | | 1 | | 1 | |
| 接客 | 会社の接客（電話対応等）に好感が持てない。 | | 3 | 2 | 1 | 6 |
| | 運転手の接客に好感が持てない。 | 1 | | 3 | | 4 |
| | 運転手の接客に好感が持てる。 | 1 | | | | 1 |
| その他 | 秋川交通の廃業で不便を感じる。 | | 2 | | 1 | 3 |
| | アプリ配車が使えない。 | | 1 | | | 1 |
| | 小型タクシーが少ない。 | | 1 | | | 1 |
| | UD タクシーが導入されていない。 | | | | 1 | 1 |
| | 乗り合いの福祉タクシー等が増えてほしい。 | | 1 | | | 1 |

※ 意見主旨ごとに回答内容を分割しているため、意見総数と評価の合計数は一致しない。

4) 利便性についての項目ごとの評価

- 「営業時間帯」「所要時間」「定時性」については、いずれも3割程度の利用者が満足している。
- 一方、「運賃」については約35%の利用者が不満だとしており、満足している利用者を上回る。
- いずれの項目についても、「どちらともいえない」とした利用者が3割以上であり、タクシーに対する個別評価については中立的な利用者が多い。



※ 回答対象：問 23（利用頻度）を「7. 全く利用しない」以外とした回答者

図 54 タクシーの利便性に対する項目ごとの評価

(5) その他の交通サービスの利用状況と利便性

【問 26～問 29】

問 26 これまでお答えいただいたサービス以外で、あなたがあきる野市内で利用している交通サービスがあれば、下の枠にご記入ください。

問 27 問 26 でお答えいただいたサービスの利用頻度をお答えください。

問 28 問 26 でお答えいただいたサービスを利用する目的について、当てはまるものを全てお答えください。複数ある場合は、最も頻度が高い目的の選択肢の番号を、併せてご記入ください。

問 29 問 26 でお答えいただいた交通サービスの利便性について、あなたのご意見をお聞かせください。

あきる野市内で利用しているその他の交通サービスを求めたところ、6件の回答を得た。サービス内容と、それらの利用頻度、利用目的、利便性の評価を以下に示す。

表 11 その他の交通サービスの利用状況と利便性に対する評価

| サービス名 | 利用頻度 | 利用目的※ | 利便性 (1:とても満足 ⇔ 5:とても不満、6:わからない・該当しない) | | | | | |
|--------------------|---------|---------|------------------------------------------|----|-------|------|-----|----|
| | | | 総合評価 | 便数 | 営業時間帯 | 所要時間 | 定時性 | 運賃 |
| 病院からの送迎 | 週2～3日程度 | 通院 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 通院のタクシー代の割引 | 月1回程度 | 通院 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| はぴママサポートタクシー | 年数回程度 | 通院 | 6 | 1 | 3 | 6 | 3 | 2 |
| 福祉サービス(就労継続B型)の送迎車 | 週4日以上 | その他(通所) | - | - | - | - | - | - |
| 代行サービス | 週2～3日程度 | 業務・仕事 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| はむらんバス | 年数回程度 | 買物 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

※ 利用目的を複数回答した回答者がいないため、「最も頻度が高い目的」の回答対象者は存在しない。

【利便性の総合評価についての理由】

(はぴママサポートタクシー)

通院時に家族に送迎してもらえない時にとても助かる。事前に目的地を登録しているのでスムーズに目的地に行ける。家族が居る時に陣痛が来ると限らないので何時でも対応してもらえて安心。

(福祉サービス(就労継続B型)の送迎車)

自分で通えないので、とても安心で助かっています。

2-5. 居住地区から地区外へ移動する際の困りごと

【まとめ】

- ・「自家用車がないと移動が不便」について約 72%が当てはまるとしているほか、「公共交通の便数が少ない」についても約 66%が当てはまるとしている。一方、「公共交通の利用の仕方が分からない」については、約 70%が当てはまらないとしている。
- ・地区別では、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」について、戸倉・小宮では約 67%、多西では約 53%が当てはまるとする一方、その他の地区では4割以下である。「公共交通の便数が少ない」について、多西ではそう思う割合が約 53%である一方、他の地区では7割前後である。
- ・年代別では、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」に対して、年代の上昇とともにそう思う割合が概ね増加する傾向がある。「公共交通の便数が少ない」については、20代以降で年代の上昇とともに、そう思う割合が減少している。
- ・「自家用車がないと移動が不便」について、自家用車を保有し利用している回答者は8割以上がそう思うとしているのに対し、自家用車を保有していない回答者では約 51%にとどまる。「目的地に直行する公共交通が少ない」については、自家用車を保有し利用している回答者では、5割後半～6割であるのに対し、自家用車を保有していない回答者は4割後半程度である。

(1) 地区外への移動時の困りごと

問 30-1 あなたがお住まいの地区から、地区の外（市内外を問いません）へと移動する際に、ア～オのような困りごとはありますか。それぞれ「1. とても当てはまる」「2. やや当てはまる」「3. どちらともいえない」「4. あまり当てはまらない」「5. 全く当てはまらない」の5段階でお答えください。

- 地区外への移動時の困りごととして、当てはまる割合（「とても当てはまる」「やや当てはまる」の合計）が最も高いのは、「自家用車がないと移動が不便」（約 72%）である。また、「公共交通（鉄道、バス）の便数が少ない」も約 66%が当てはまるとしている。
- 一方、「公共交通の利用の仕方が分からない」については、当てはまらないとした割合（「あまり当てはまらない」「全く当てはまらない」の合計）が約 70%であり、利用方法を困りごととしている人は少ない。

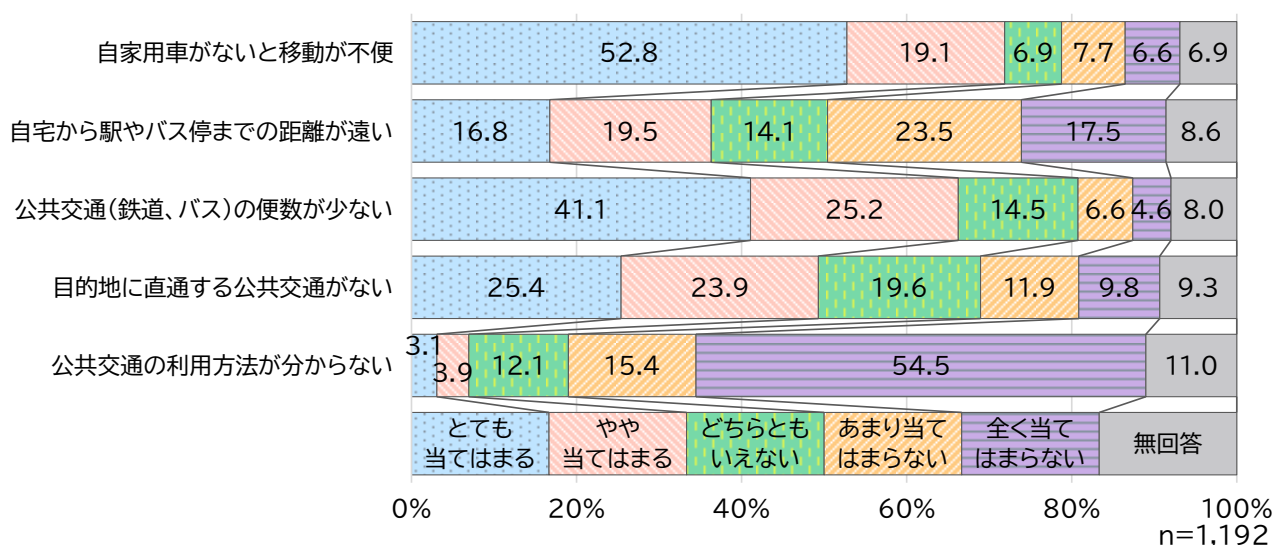


図 55 地区外への移動時の困りごと

- 地区外への移動時の困りごとについて地域別に比較すると、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」について、戸倉・小宮では約 67%、多西では約 53%が当てはまるとする一方、その他の地区は4割以下（特に増戸では約 23%）であり、地区により公共交通の乗車地点までの距離に対する認識に差がある。
- 「公共交通の便数が少ない」について、多西では約 53%が当てはまるとする一方、他の地域では7割前後であり、多西とその他の地域で便数に対する認識に差がある。

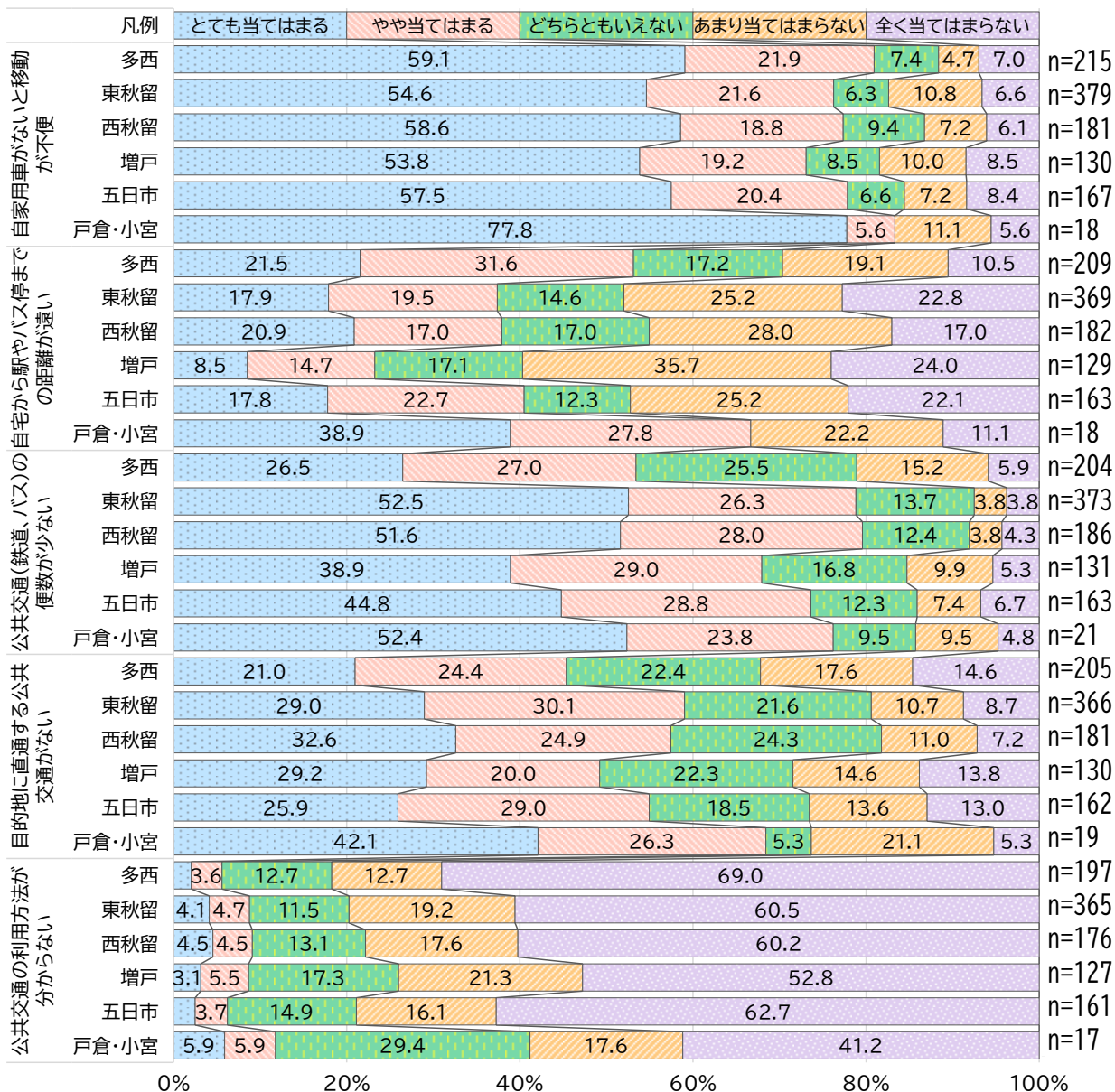


図 56 地区外への移動時の困りごと（地区別）

- 地区外への移動時の困りごとについて年代別に比較すると、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」については、年代が上がるるとともにそう思うとする割合が概ね増加している。
- 一方、「公共交通の便数が少ない」については、20代以降年代が上がるるとともに、そう思うとする割合が減少している。

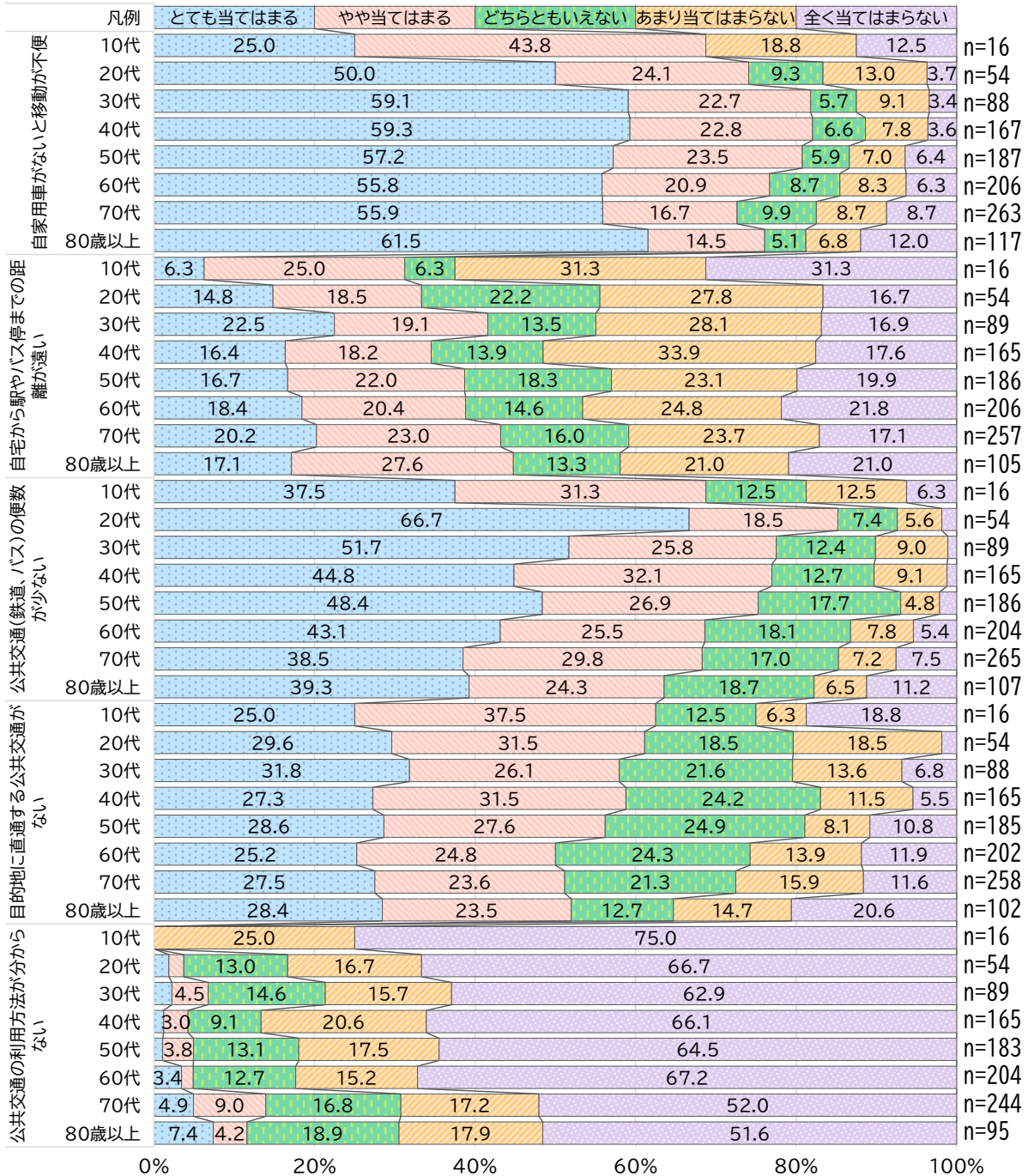


図 57 地区外への移動時の困りごと（年代別）

- 地区外への移動時の困りごとについて自家用車の保有状況別に比較すると、「自家用車がないと移動が不便」について、自家用車を保有し利用している回答者は8割以上がそう思うとしているのに対し、自家用車を保有していない回答者は約51%にとどまる。
- 「目的地に直行する公共交通が少ない」について、自家用車を保有し利用している回答者は5割後半～6割がそう思うとしているのに対し、自家用車を保有していない回答者は4割後半程度である。

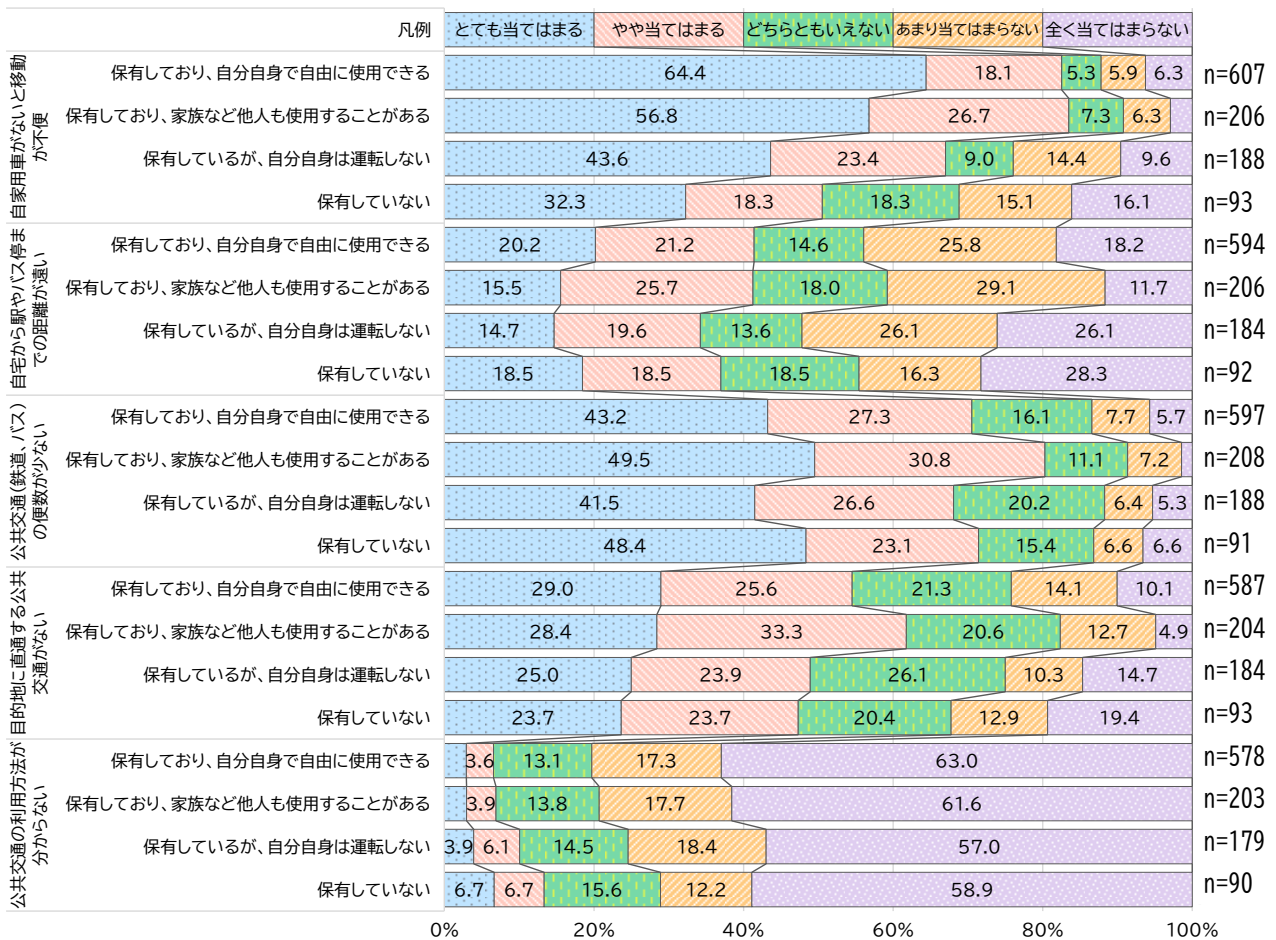


図 58 地区外への移動時の困りごと（自家用車の保有状況別）

(2) その他の困りごと

その他、地区外への移動に対する困りごとについて自由回答を求めたところ、移動全般に関わる内容、公共交通全般に関わる内容、個別の公共交通機関（JR 五日市線、西東京バス、るのバス、タクシー）に関する内容、道路交通に関わる内容などが挙げられた。以下に回答主旨を整理するとともに、資料編-12 ページに自由記述原文を示す。

表 12 その他の移動時の困りごと（主旨）

| 対象 | 項目 | 内容 | 多西 | 東秋留 | 西秋留 | 増戸 | 五日市 | 戸倉・小宮 | 計 |
|-------------------------------|------|------------------------------------|----|-----|-----|----|-----|-------|----|
| 移動全般 | - | 自家用車を運転できなくなったときが心配 | 3 | 4 | 1 | 1 | 1 | | 10 |
| | | 自家用車がないと不便 | | 7 | 1 | | 1 | | 9 |
| | | 歩くのが大変になった。 | | 1 | | | 2 | | 3 |
| | | 家族のサポートがないと外出が難しい。 | 1 | 1 | | | | | 2 |
| | | 駅での乗り換えに苦労する。 | | | 2 | | | | 2 |
| | | 自転車が使えないときの移動が不便。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | いつも困っている。 | | | 1 | | | | 1 |
| | | 雨の日など自宅から駅までの移動に困る。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 高齢になれば坂や移動に苦労しそうで、家族がいないと住めないと感じる。 | | | | 1 | | | 1 |
| | | 自家用車を運転できなくなったときの移動手段がわからない。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 歩きにくくなり、公共交通機関が使いにくくなったときが心配。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 都内への移動に時間がかかる。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 家族に送迎を依頼しないと外出が難しい。 | | 1 | | | | | 1 |
| 公共交通全般 | ルート | 自宅近くから目的地に直接向かう手段が無い。 | 2 | 1 | 2 | | 1 | | 6 |
| | | 近くに公共交通機関が無い。 | 1 | | 3 | | | | 4 |
| | | 八王子方面への移動が不便。 | | 3 | 1 | | | | 4 |
| | | 青梅線の駅までの移動手段が無い。 | 2 | | | | | | 2 |
| | | 南北方向の移動が不便。 | 1 | | | | 1 | | 2 |
| | | 青梅方面への移動が不便。 | | | | | 1 | | 1 |
| | | 青梅方面へのアクセスが悪い。 | | | | | 1 | | 1 |
| | | 五日市線以外の利用可能手段がない。 | | | | | 1 | | 1 |
| | 本数 | 本数が少ない。 | | 2 | | 2 | 3 | 1 | 8 |
| | | 本数が少なく、移動に時間がかかる。 | | | | | 1 | | 1 |
| | | 早朝の移動手段が無い。 | | 1 | | | | | 1 |
| | 接続 | 乗り換えが不便。 | | | | 1 | | | 1 |
| | 所要時間 | 待ち合わせ時間が長く、移動に時間がかかる。 | | 1 | | | | | 1 |
| | 最終 | 最終時間が早い。 | | | | | | 1 | 1 |
| | 情報 | 公共交通に関する情報が探しにくい | | 2 | 1 | | | | 3 |
| | | 最寄り駅までの手段が不便。 | | 2 | 1 | | | | 3 |
| | その他 | 時刻表を調べるのが面倒。 | | 1 | | | | | 1 |
| 市のはずれに位置しており、市からの援助が何も受けられない。 | | 1 | | | | | | 1 | |

| 対象 | 項目 | 内容 | 多西 | 東秋留 | 西秋留 | 増戸 | 五日市 | 戸倉・小宮 | 計 | |
|-------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------|----|-----|-----|----|-----|-------|----|---|
| 五日市線 | 本数 | 本数が少ない。 | 1 | 7 | 4 | 1 | | | 13 | |
| | | 本数が少なく、移動に時間がかかる。 | | | 1 | | 1 | | 2 | |
| | | 都内への移動に時間がかかる。 | 2 | | | | | | | 2 |
| | 接続 | 拝島駅での接続が悪い。 | | 4 | 2 | | | | | 6 |
| | | 拝島駅での接続が悪く、待ち時間が長い。 | | 1 | 1 | | 1 | | | 3 |
| | 直通 | 青梅線への直通が少ない。 | 1 | 2 | 2 | 1 | | | | 6 |
| | | 中央線への直通がなくなった。 | | | 1 | | 1 | | | 2 |
| | | 中央線への直通が少ない。 | | 1 | | 1 | | | | 2 |
| | 所要時間 | 待ち合わせ時間が長く、移動に時間がかかる。 | | | 1 | | | | | 1 |
| | 始発 | 始発時間が遅い。 | | | 1 | | | | | 1 |
| その他 | 近くの駅にみどりの窓口がない。 | | | | | 1 | | | 1 | |
| | ダイヤ乱れの際に復旧に時間がかかる。 | | | | 1 | | | | 1 | |
| | 五日市線が単線で不便。 | | 1 | | | | | | 1 | |
| バス全般 | ルート | 目的地に直行する路線がない。 | | 2 | | 1 | 3 | | 6 | |
| | | 目的地がバス停から遠い。 | 2 | 1 | | 1 | | | 4 | |
| | | 自宅からバス停から遠い。 | | | | 2 | | | 2 | |
| | 本数 | 本数が少ない。 | 4 | 4 | 3 | 3 | 1 | | 15 | |
| | | 乗りたい時間と合わない。 | | | | | 1 | | 1 | |
| | | 目的地に直行する路線が少ない。 | | | 1 | | | | 1 | |
| | | 最寄りバス停の本数が少なく、別のバス停まで行く必要がある。 | 1 | | | | | | 1 | |
| | 最終 | 最終時間が早い。 | | 1 | | | | | 1 | |
| | 運賃 | 運賃が高い。 | 1 | | | | | | 1 | |
| | 情報 | ルート・時刻が分からない。 | | | | 1 | | | 1 | |
| 乗車方法がわかりにくい。 | | 1 | | | | | | 1 | | |
| るのバス | ルート | ルートに偏りがある。 | | 1 | | | | | 1 | |
| | | バス停が遠い。 | | | | | 1 | | 1 | |
| | 本数 | 本数が少ない。 | | 2 | 3 | | 3 | | 8 | |
| | 情報 | ルート・時刻が分からない。 | | | 1 | 1 | | | 2 | |
| その他 | 使いにくい。 | 1 | | | | | | 1 | | |
| 道路 | 渋滞 | 渋滞が発生する。 | 5 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 12 | |
| | | 【発生場所】睦橋通り(2件)、滝山街道、五日市街道、羽村大橋、多摩川の橋、草花交差点 渋滞が発生し、到着時間が読めない。 | 1 | | | | | | | 1 |
| | 幅員 | 道路が狭隘。 | 1 | 2 | | | | | 3 | |
| | 自転車 | 自転車走行時に危険を感じる。 | | 1 | 1 | | | 1 | 3 | |
| | 網代橋 | 網代橋が通行止めで不便。 | | | | 2 | | | 2 | |
| | 歩道 | 歩道の整備が不十分で移動しにくい。 | 1 | | 1 | | | | 2 | |
| | 交差点 | 福生方面からだと右折しづらい(永田橋交差点) | 1 | | | | | | 1 | |
| | その他 | 駅ロータリーの整備が不十分。 | | | 1 | | | | 1 | |
| | | 自宅が交差点付近のため、なかなか出れない時が多い。 | | | | 1 | | | 1 | |
| | | 秋川消防署の裏で止まっている道路が開通しない。 | | | | 1 | | | 1 | |
| 花ノ岡周辺の道路整備に時間がかかりすぎている。 | | 1 | | | | | | 1 | | |
| | 雨天時に歩道への水はねがある。 | | 1 | | | | | 1 | | |

| 対象 | 項目 | 内容 | 多西 | 東秋留 | 西秋留 | 増戸 | 五日市 | 戸倉・小宮 | 計 |
|-----|----|-----------------------------------------------|----|-----|-----|----|-----|-------|---|
| その他 | - | 駅周辺の無料駐車場がない。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | 東秋留駅の駐輪場が少ない。 | | 1 | | | | | 1 |
| | | ヘルプマークを付けていることで、車内で心ない言葉をかけられることがある。(※20代回答者) | | | | 1 | | | 1 |
| | | 横田基地があり困る | | | | | 1 | | 1 |

2-6. 公共交通実証実験に対する市民意識

公共交通実証実験の各施策（タクシー料金補助、定時定路線型交通、るのバスの増便増発、デマンド型交通）に対する市民意識についての集計結果を以下に示す。まず、各施策についての単純集計結果を示し、p77 以降にモード別・地区別のクロス集計結果を示す。

(1) タクシー料金補助に対する意識

【まとめ】

- ・最低限必要な補助額としては、「初乗り運賃(500円)程度」(約25%)が最も多く、次いで「初乗り運賃+迎車料金(800円)程度」(約18%)が多い。一方、「どのような補助額でも利用しないと思う」とした回答者も約23%存在する。
- ・補助額によらず利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(72%)であり、その他の理由と比較しても圧倒的に多い。
- ・利用目的として最も多いのは「通院」(約56%)であり、次いで「買物」(約44%)、「私用」(約41%)であり、現在のタクシーの利用目的と比較して、「買物」「通院」が30ポイント前後高い。

1) メリット

問31 あなたがお住まいの地区を対象に、「タクシー料金補助」が導入された場合、あなたにア～ウのようなメリットがあると思いますか。

- タクシー料金補助の導入によるメリットとして、そう思うとした回答者（「思う」「やや思う」の合計）が最も多いのは、「タクシーがより気軽に利用できるようになる」（約63%）である。
- また、「自家用車がなくとも日常的な移動に困らなくなる」「自宅から駅やバス停までのアクセスが便利になる」についても、そう思うとした回答者が半数近くである。
→ 本設問で想定したメリットについては、いずれも半数近くの回答者がタクシー料金補助の導入により享受できるメリットであると考えている。

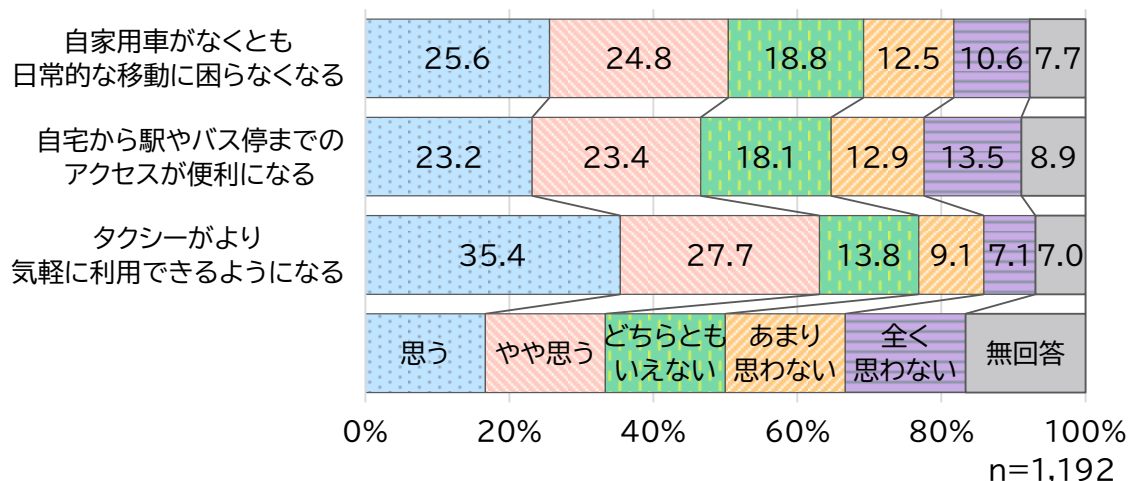


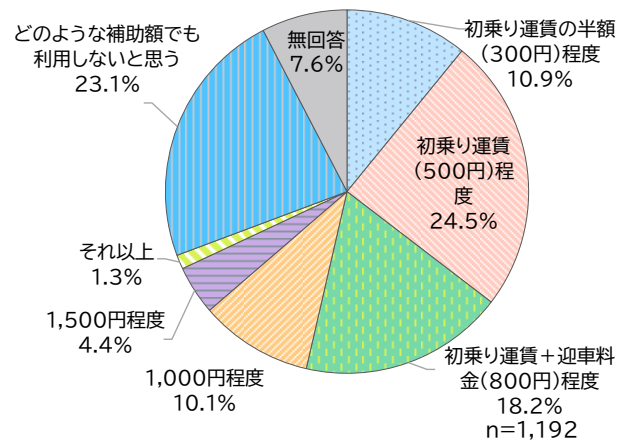
図 59 タクシー料金補助の導入によるメリット

2) 最低限必要な補助額

問 32 最低限必要な乗車1回あたりの補助額は、どの程度ですか。もっとも近いものを1つお答えください

- 最低限必要な補助額としては、「初乗り運賃(500円)程度」(約25%)が最も多く、次いで「初乗り運賃+迎車料金(800円)程度」(約18%)が多い。
→ 回答者の半数以上は、深沢区域における実証実験と同程度の初乗り運賃前後が最低限必要であると考えている。
- 「それ以上」の具体額としては、2,000~3,500円の範囲内での回答(8件)などがある。
- 「どのような補助額でも利用しないと思う」とした回答者が約23%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|------------------------|-------|-------|
| 初乗り運賃の半額 (300円)程度 | 130 | 10.9% |
| 初乗り運賃(500円)程度 | 292 | 24.5% |
| 初乗り運賃+迎車料金 (800円)程度 | 217 | 18.2% |
| 1,000円程度 | 120 | 10.1% |
| 1,500円程度 | 52 | 4.4% |
| それ以上 | 15 | 1.3% |
| どのような補助額でも 利用しないと思う | 275 | 23.1% |
| 無回答 | 91 | 7.6% |
| 合計 | 1,192 | 100% |



【その他】0円(2件)、2000円(4件)、2500円、3000円(2件)、3500円、30000円

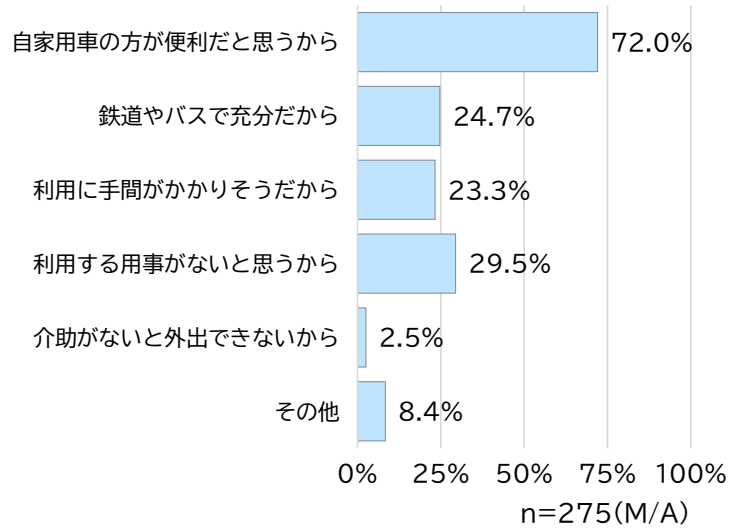
図 60 タクシー料金補助として最低限必要な額

3) 補助額によらず利用しない理由【複数回答】

問 33 どのような補助額でも利用しないと思う理由について、当てはまるものを全てお答えください。

- 補助額によらず利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(72%)であり、その他の理由と比較しても特に多い。
- 「鉄道やバスで充分だから」「利用に手間がかかりそうだから」「利用する用事がないと思うから」についても、2～3割が理由としている。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-----------------|-----|--------|
| 自家用車の方が便利だと思うから | 198 | 72.0% |
| 鉄道やバスで充分だから | 68 | 24.7% |
| 利用に手間がかかりそうだから | 64 | 23.3% |
| 利用する用事がないと思うから | 81 | 29.5% |
| 介助がないと外出できないから | 7 | 2.5% |
| その他 | 23 | 8.4% |
| 回答母数 | 275 | - |



※ 回答対象：問 32（補助額）を「補助額によらず利用しない」とした回答者

図 61 タクシー料金補助の額によらずタクシーを利用しない理由

※ 以下、4)、5)の回答対象：問32（補助額）を「補助額によらず利用しない」以外とした回答者

4) 利用目的【複数回答】

問 34 タクシー料金補助制度が導入された場合、タクシーを利用したい目的について当てはまるものを全てお答えください。

- タクシーの利用目的として最も多いのは「通院」（約 56%）であり、次いで「買物」（約 44%）、「私用」（約 41%）である。
- 現在のタクシーの利用目的（p44）と比較すると、「買物」が約 35 ポイント高いほか、「通院」も 26 ポイント高い。
→ タクシー料金補助により、ドアツードアの移動が望まれる「通院」や、帰宅時に荷物が増える「買物」など、特に「タクシーを使いたい」と思う場面で、積極的にタクシーを利用するようになると考えられる。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 55 | 6.7% |
| 通学 | 11 | 1.3% |
| 業務・仕事 | 38 | 4.6% |
| 通院 | 459 | 55.6% |
| 私用 | 340 | 41.2% |
| 買物 | 367 | 44.4% |
| 娯楽・趣味 | 181 | 21.9% |
| その他 | 35 | 4.2% |
| 回答母数 | 826 | - |

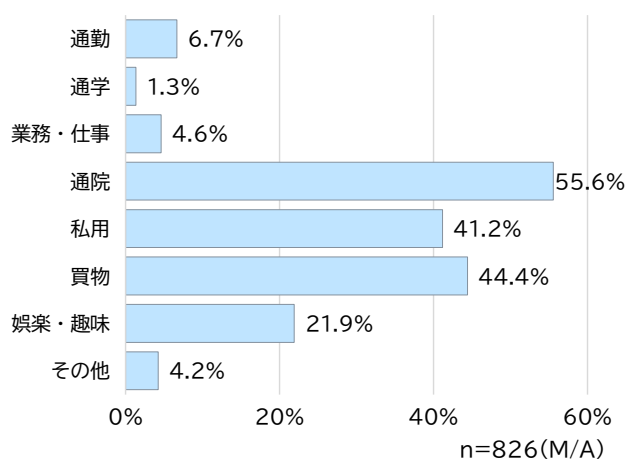


図 62 タクシーの利用目的

5) 最低限必要な利用補助券枚数

問 35 最低限必要なタクシー料金補助券の交付枚数は、どの程度ですか。もっとも近いものを1つお答えください。補助券は、乗車1回につき1枚必要なものとします。

- 最低限必要な利用補助券枚数としては、「月に4枚程度（2週に2枚程度）」（約38%）が最も多く、次いで「月に2枚程度」（約23%）が多い。
- 「その他」の回答としては、年に数枚程度（3件）のほか、「年間の最大枚数を定めて都度補助」（2件）、「免許返納者・障害者等の条件付きで月の枚数無制限」「所得、年齢、基礎疾患に応じて決定」「事後申請」「目的別に必需に合わせた交付」「市への居住証明が出来れば割引」などが挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|---------------------|-----|-------|
| 月に8枚程度 (週に2枚程度) | 166 | 20.1% |
| 月に4枚程度 (2週に2枚程度) | 316 | 38.3% |
| 月に2枚程度 | 187 | 22.6% |
| 2か月に2枚程度 | 103 | 12.5% |
| その他 | 22 | 2.7% |
| 無回答 | 32 | 3.9% |
| 合計 | 826 | 100% |

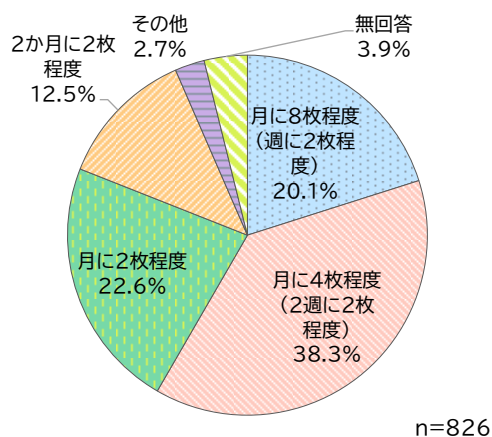


図 63 最低限必要なタクシー料金補助券の枚数

(2) 小型車両による定時定路線型交通の導入に対する意識

【まとめ】

- ・利用の対価として支払可能な額としては、「200～300円程度」（約28%）が最も多く、次いで「100円程度」（約22%）が多い。草花折立区域での実証実験時（100円）よりも高い額を挙げた割合は49%と半数近い。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約17%である。
- ・無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」（74%）であり、その他の理由と比較して特に多い。
- ・定時定路線型交通の利用目的として最も多いのは「買物」（約60%）であり、次いで「通院」（約57%）、「私用」（約48%）である。
- ・最低限必要な運行頻度としては「1時間に1本程度」（約46%）が最も多く、次いで「30分に1本程度」（約39%）が多い。

1) メリット

問 36 あなたがお住まいの地区を対象に、小型車両による定時定路線型交通が導入された場合、あなたにア～エのようなメリットがあると思いますか。

- 定時定路線型交通の導入によるメリットとして、そう思うとした回答者（「思う」「やや思う」の合計）が最も多いのは、「自家用車がなくなるとも日常的な移動に困らなくなる」（約51%）である。
- また、「自宅から駅やバス停までのアクセスが便利になる」「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」「目的地まで乗り換えなしの公共交通を利用できるようになる」についても、そう思うとした回答者が半数近くである。
→ 本設問で想定したメリットについては、いずれも半数近くの回答者が定時定路線型交通の導入により享受できるメリットであると考えている。

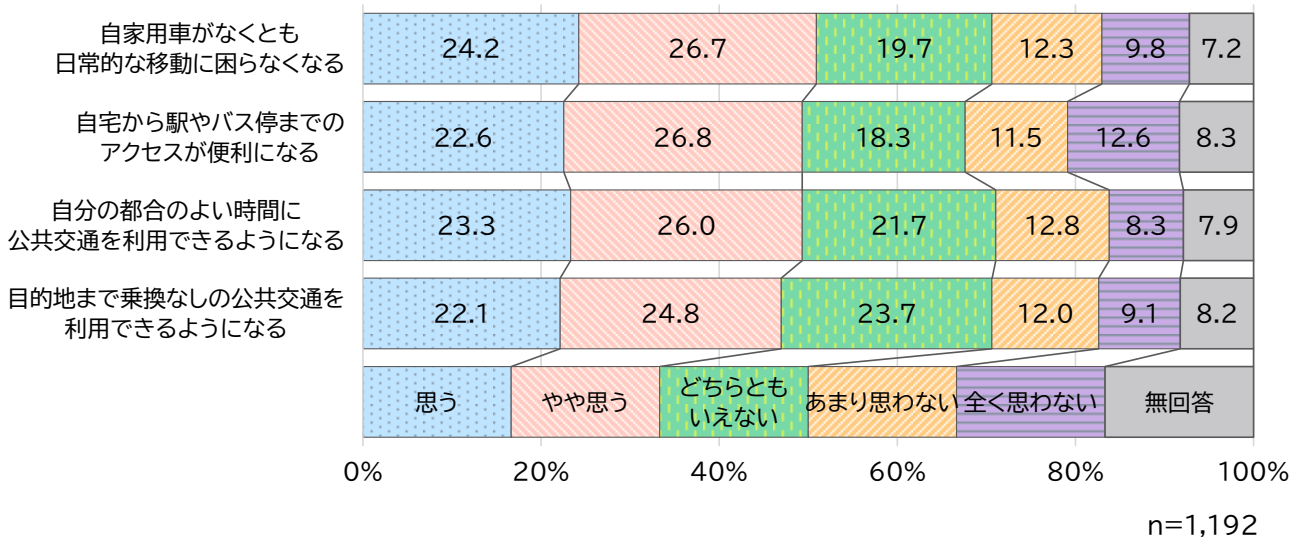


図 64 定時定路線型交通の導入によるメリット

2) 利用の対価として支払可能な額

問 37 1回あたりの利用の対価（運賃）は、どの程度まで支払えますか。

- 利用の対価として支払可能な額としては、「200～300 円程度」（約 28%）が最も多く、次いで「100 円程度」（約 22%）が多い。草花折立区域での実証実験時（100 円）よりも高い利用の対価を挙げた割合は 49%であり、半数近い。
- 「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者が約 17%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------------------|-------|-------|
| 100 円程度 | 261 | 21.9% |
| 200～300 円程度 | 333 | 27.9% |
| 400～500 円程度 | 203 | 17.0% |
| 600～700 円程度 | 28 | 2.3% |
| 800 円以上 | 19 | 1.6% |
| 無料 | 55 | 4.6% |
| たとえ無料でも 利用したいと思わない | 208 | 17.4% |
| 無回答 | 85 | 7.1% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

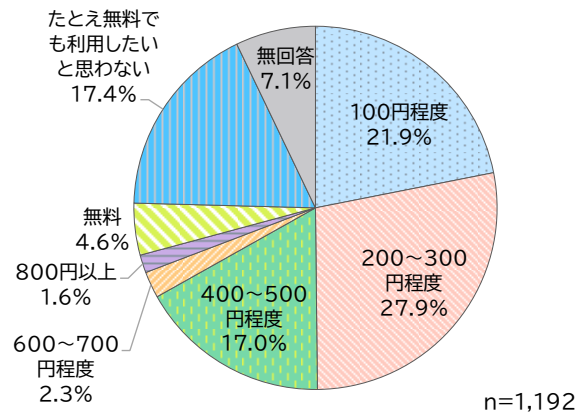


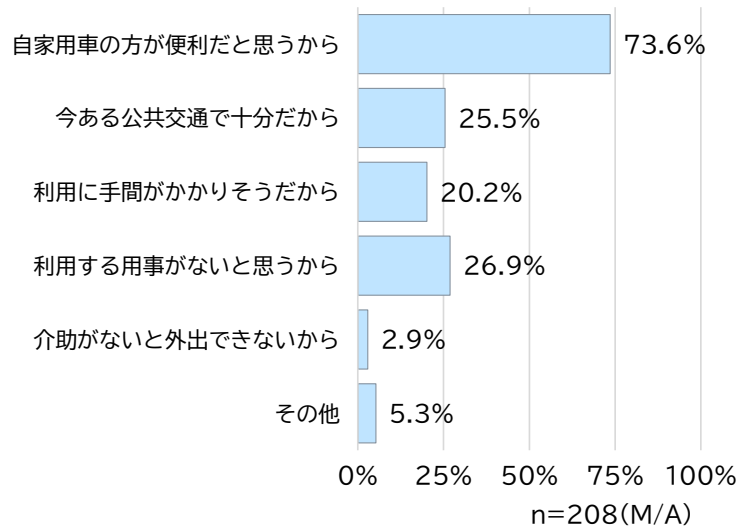
図 65 定時定路線型交通の利用の対価として支払い可能な額

3) 無料の場合でも利用しない理由【複数回答】

問 38 たとえ無料でも利用したいと思わない理由について、当てはまるものを全てお答えください。

- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(74%)であり、その他の理由と比較しても特に多い。
- 「今ある公共交通で十分だから」「利用に手間がかかりそうだから」「利用する用事がないと思うから」についても、2割強が理由としている。
- 「その他」の回答としては、運転ができるため(5件)、本数が少ないため、時間がかかるためなどが挙げられた。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-----------------|-----|--------|
| 自家用車の方が便利だと思うから | 153 | 73.6% |
| 今ある公共交通で十分だから | 53 | 25.5% |
| 利用に手間がかかりそうだから | 42 | 20.2% |
| 利用する用事がないと思うから | 56 | 26.9% |
| 介助がないと外出できないから | 6 | 2.9% |
| その他 | 11 | 5.3% |
| 回答母数 | 208 | - |



※ 回答対象：問 37 (利用の対価) を「たとえ無料でも利用しない」とした回答者

図 66 無料の場合でも定時定路線型交通を利用しない理由

※ 以下、4)～6)の回答対象：問 37(支払可能な額)を「補助額によらず利用しない」以外とした回答者

4) 利用目的

問 39 小型車両による定時定路線型交通が導入された場合、利用したい目的について当てはまるものを全てお答えください。

- 定時定路線型交通の利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 57%)、「私用」(約 48%)である。
- 現在の西東京バス (p29)、るのバス (p37) の利用目的と比較すると、主要な利用目的の変化はみられないが、それぞれの目的について割合が増加している。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 84 | 9.3% |
| 通学 | 23 | 2.6% |
| 業務・仕事 | 50 | 5.6% |
| 通院 | 512 | 57.0% |
| 私用 | 429 | 47.7% |
| 買物 | 542 | 60.3% |
| 娯楽・趣味 | 241 | 26.8% |
| その他 | 30 | 3.3% |
| 回答母数 | 899 | - |

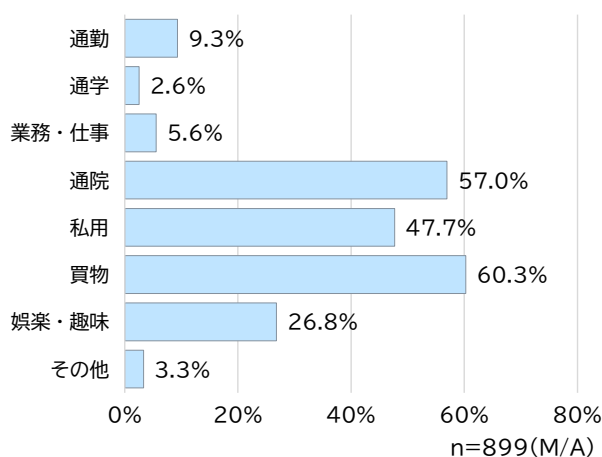


図 67 定時定路線型交通の利用目的

5) 利用時の目的地

問 40 小型車両による定時定路線型交通を利用して行きたい場所について、当てはまるものを全てお答えください。また、差し支えなければ具体的な駅名、施設の名称、大まかな場所等をご記入ください。

- 利用の目的地として最も多いのは「商業施設、スーパー」(約 61%)であり、次いで「病院」(約 56%)、「鉄道駅」(約 54%)である。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------|-----|-------|
| 鉄道駅 | 485 | 53.9% |
| 商業施設、スーパー | 550 | 61.2% |
| 病院 | 499 | 55.5% |
| 公共施設 | 279 | 31.0% |
| 金融機関 | 238 | 26.5% |
| その他 | 57 | 6.3% |
| 回答母数 | 899 | - |

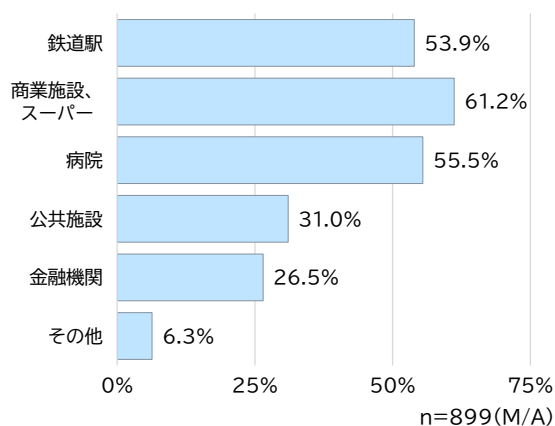


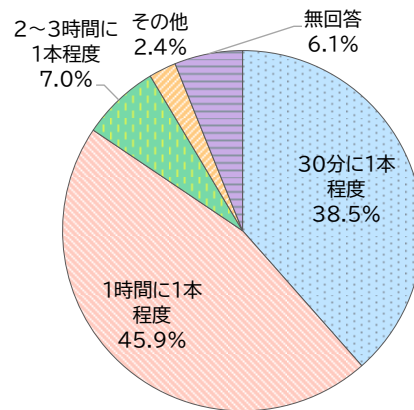
図 68 定時定路線型交通利用時の目的地

6) 最低限必要な運行頻度

問 41 最低限必要な運行頻度は、どの程度ですか。もっとも近いものを1つお答えください。

- 最低限必要な運行頻度としては「1時間に1本程度」(約46%)が最も多く、次いで「30分に1本程度」(約39%)が多い。
- 「その他」としては、30分に1本以上(11件)のほか、「利用者数に応じて」(2件)、「通勤時間帯に1時間に2本以上」「半日に1本程度」などが挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|------------|-----|-------|
| 30分に1本程度 | 346 | 38.5% |
| 1時間に1本程度 | 413 | 45.9% |
| 2～3時間に1本程度 | 63 | 7.0% |
| その他 | 22 | 2.4% |
| 無回答 | 55 | 6.1% |
| 合計 | 899 | 100% |



n=899

図 69 最低限必要な運行頻度

(3) るのバスの増便増発または新規路線の開設に対する意識

【まとめ】

- ・利用の対価として支払可能な額としては、現行運賃と同程度の「100円程度」(約32%)が最も多いが、「200～300円程度」も同程度(約31%)である。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約16%である。
 - ・無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(74%)であり、その他の理由と比較しても特に多い。
 - ・るのバスの利用目的として最も多いのは「買物」(約60%)であり、次いで「通院」(約55%)、「私用」(約49%)である。
 - ・最低限必要な運行頻度としては「1時間に1本程度」(約46%)が最も多く、次いで「30分に1本程度」(約39%)が多い。
- ⇒定時定路線型交通についても、同様の回答分布であることから、定時定路線で運行する交通手段に対して、回答者の大半が最低1時間に1本程度以上の運行を求めていると考えられる。

1) メリット

問 42 あなたがお住まいの地区を対象に、るのバスの増便増発または新規路線の開設が行われた場合、あなたにア～エのようなメリットがあると思いますか。それぞれ「1. 思う」「2. やや思う」「3. どちらともいえない」「4. あまり思わない」「5. 全く思わない」の5段階でお答えください。

- るのバスの増便増発または新規路線の開設によるメリットとして、そう思うとした回答者(「思う」「やや思う」の合計)が最も多いのは、「自家用車がなくとも日常的な移動に困らなくなる」(約46%)である。
 - 「自宅から駅やバス停までのアクセスが便利になる」「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」「目的地まで乗り換えなしの公共交通を利用できるようになる」についても、そう思うとした回答者が4割～半数程度である。
- 本設問で想定したメリットについては、いずれも一定程度の回答者が定時定路線型交通の導入によって享受できるメリットであると考えている。

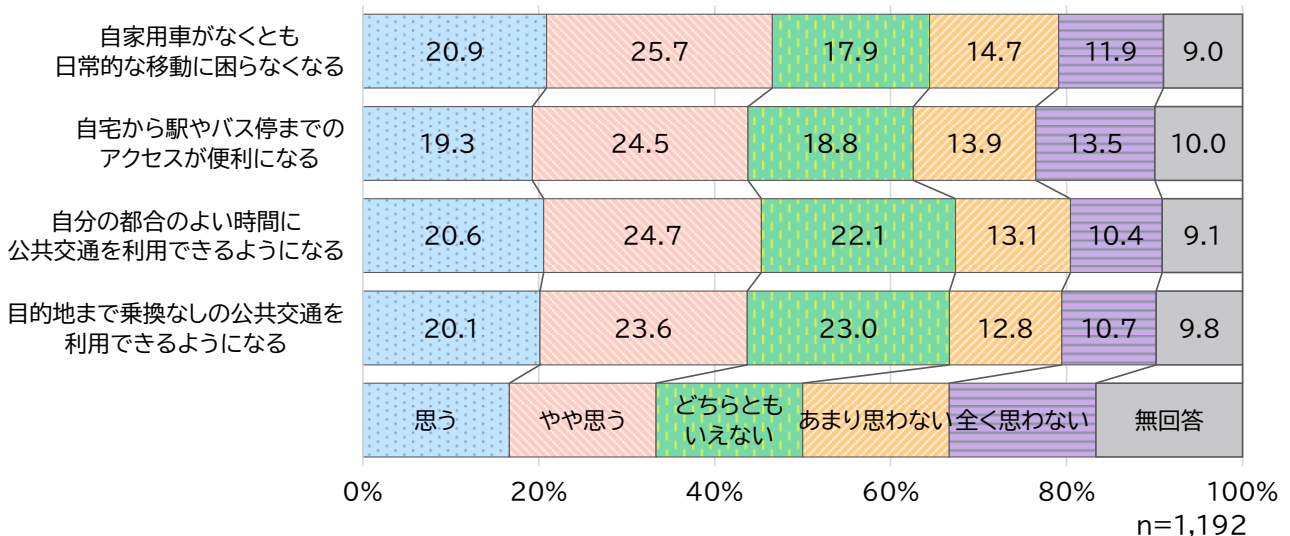


図 70 るのバスの増便増発または新規路線の開設によるメリット

2) 利用の対価として支払可能な額

問 43 1回あたりの利用の対価（運賃）は、どの程度まで支払えますか。

- 利用の対価として支払可能な額としては、現行運賃と同程度の「100円程度」（約32%）が最も多いが、「200～300円程度」も約31%と同程度である。
- 「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者が約16%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------------------|-------|-------|
| 100円程度 | 381 | 32.0% |
| 200～300円程度 | 370 | 31.0% |
| 400～500円程度 | 95 | 8.0% |
| 600～700円程度 | 9 | 0.8% |
| 800円以上 | 8 | 0.7% |
| 無料 | 47 | 3.9% |
| たとえ無料でも利用したいと思わない | 185 | 15.5% |
| 無回答 | 97 | 8.1% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

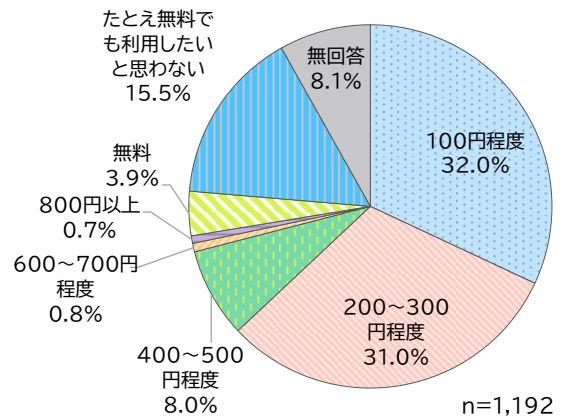


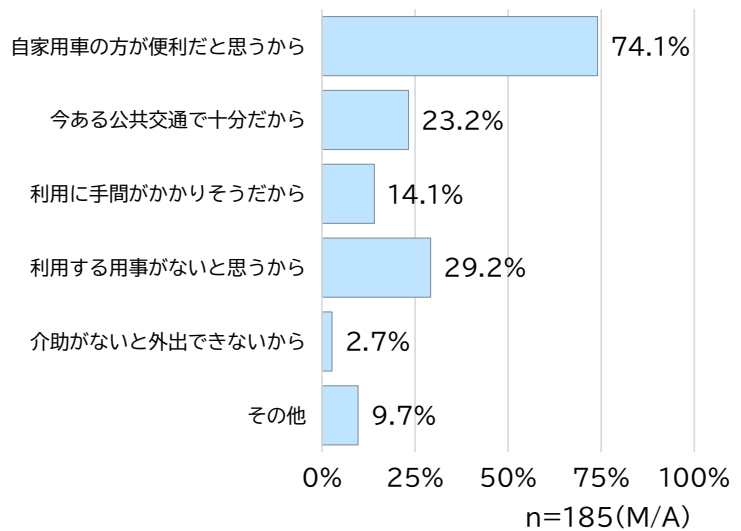
図 71 るのバスの利用の対価として支払い可能な額

3) 無料の場合でも利用しない理由【複数回答】

問 44 たとえ無料でも利用したいと思わない理由について、当てはまるものを全てお答えください。

- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(約 74%) であり、その他の理由と比較しても特に多い。
- 「利用する用事がないと思うから」について約 29%、「今ある公共交通で十分だから」についても約 23%が理由としている。
- 「その他」の回答としては、運行範囲外である（停留所が遠い）ため（6件）、運転が出来るため（5件）などが挙げられた。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-----------------|-----|--------|
| 自家用車の方が便利だと思うから | 137 | 74.1% |
| 今ある公共交通で十分だから | 43 | 23.2% |
| 利用に手間がかかりそうだから | 26 | 14.1% |
| 利用する用事がないと思うから | 54 | 29.2% |
| 介助がないと外出できないから | 5 | 2.7% |
| その他 | 18 | 9.7% |
| 回答母数 | 185 | - |



※ 回答対象：問 43（利用の対価）を「たとえ無料でも利用しない」とした回答者

図 72 無料の場合でもるのバスを利用しない理由

※ 以下、4)～6)の回答対象：問43(利用の対価)を「補助額によらず利用しない」以外とした回答者

4) 利用目的【複数回答】

問 45 るのバスの増便増発または新規路線の開設が行われた場合、利用したい目的について当てはまるものを全てお答えください。

- るのバスの利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%) であり、次いで「通院」(約 55%)、「私用」(約 49%) である。
- 現在のるのバス (p37) の利用目的と比較すると、主要な利用目的の変化はみられないが、それぞれの目的について割合が増加している。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 92 | 10.1% |
| 通学 | 22 | 2.4% |
| 業務・仕事 | 46 | 5.1% |
| 通院 | 496 | 54.5% |
| 私用 | 443 | 48.7% |
| 買物 | 560 | 61.5% |
| 娯楽・趣味 | 257 | 28.2% |
| その他 | 22 | 2.4% |
| 回答母数 | 910 | - |

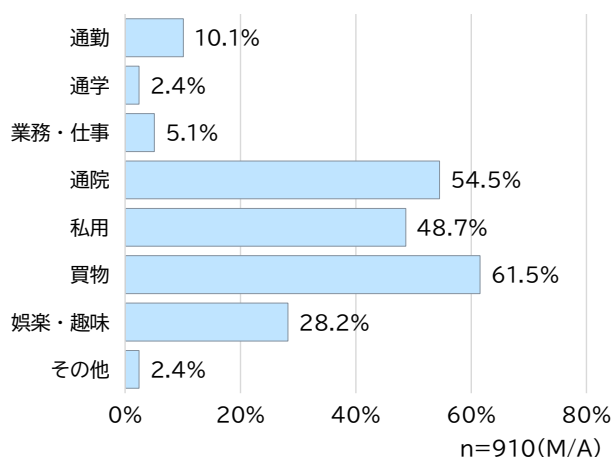


図 73 るのバスの利用目的

5) 利用時の目的地【複数回答】

問 46 るのバスを利用して行きたい場所について、当てはまるものを全てお答えください。また、差し支えなければ具体的な駅名、施設の名称、大まかな場所等を併せてご記入ください

- 利用の目的地として最も多いのは、「商業施設、スーパー」(約 58%) であり、次いで「病院」(約 53%)、「鉄道駅」(約 47%) である。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------|-----|-------|
| 鉄道駅 | 431 | 47.4% |
| 商業施設、スーパー | 526 | 57.8% |
| 病院 | 478 | 52.5% |
| 公共施設 | 279 | 30.7% |
| 金融機関 | 193 | 21.2% |
| その他 | 57 | 6.3% |
| 回答母数 | 910 | - |

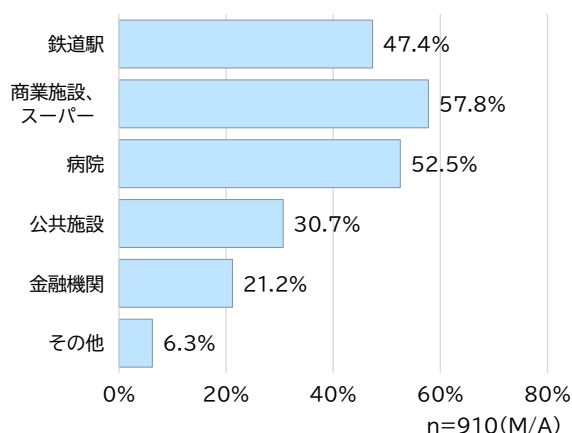


図 74 るのバス利用時の目的地

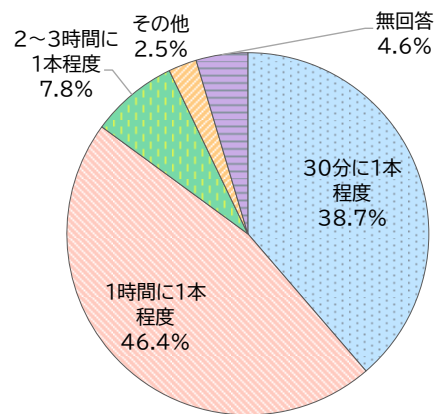
6) 最低限必要な運行頻度

問 47 最低限必要な運行頻度は、どの程度ですか。もっとも近いものを1つお答えください

- 最低限必要な運行頻度としては「1時間に1本程度」(約46%)が最も多く、次いで「30分に1本程度」(約39%)が多い。
- 「その他」としては、30分に1本以上(13件)のほか、「通勤時間帯に1時間に2本以上」「電車に合わせて」「利用者数に応じて」「必要時に予約」などが挙げられた。

⇒ 定時定路線型交通についても、同様の回答分布であることから、定時定路線で運行する交通手段に対して、回答者の大半が最低1時間に1本程度以上の運行を求めていると考えられる。

| | 回答数 | 割合(%) |
|------------|-----|-------|
| 30分に1本程度 | 352 | 38.7% |
| 1時間に1本程度 | 422 | 46.4% |
| 2～3時間に1本程度 | 71 | 7.8% |
| その他 | 23 | 2.5% |
| 無回答 | 42 | 4.6% |
| 合計 | 910 | 100% |



n=910

図 75 最低限必要な運行頻度

(4) デマンド型交通の導入に対する意識

【まとめ】

- ・デマンド型交通の導入によるメリットとして、「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」について約 51%がそう思うとしており、時間に縛られない移動手段であることをメリットとして捉えている回答者が多い。
- ・利用の対価として支払可能な額としては、「200～300 円程度」(約 32%) が最も多く、次いで「100 円程度」(約 19%)が多い。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約 19%存在する。
- ・無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(約 58%)であるが、「利用に手間がかかりそうだから」とした回答者も約 27%存在し、定時定路線型交通・るのバスの場合と比較して6～12ポイント程度高い。
- ・デマンド型交通の利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 55%)、「私用」(約 47%)である。
- ・最低限適当な利用予約の締切時期としては、「利用の1時間前」(約 36%)が最も多く、次いで「利用の30分前」(約 25%)が多い。

1) メリット

問 48 あなたがお住まいの地区を対象に、デマンド型交通が導入された場合、あなたにア～エのようなメリットがあると思いますか。

- デマンド型交通の導入によるメリットとして、そう思うとした回答者(「思う」「やや思う」の合計)が最も多いのは、「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」(約 51%)である。
→ 時間に縛られない移動手段であることをメリットとして捉えている回答者が多い。
- 「自家用車がなくとも日常的な移動に困らなくなる」「自宅から駅やバス停までのアクセスが便利になる」「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」「目的地まで乗り換えなしの公共交通を利用できるようになる」についても、そう思うとした回答者が4割～半数程度である。
→ 本設問で想定したメリットについては、いずれも一定程度の回答者がデマンド型交通の導入によって享受できるメリットであると考えている。

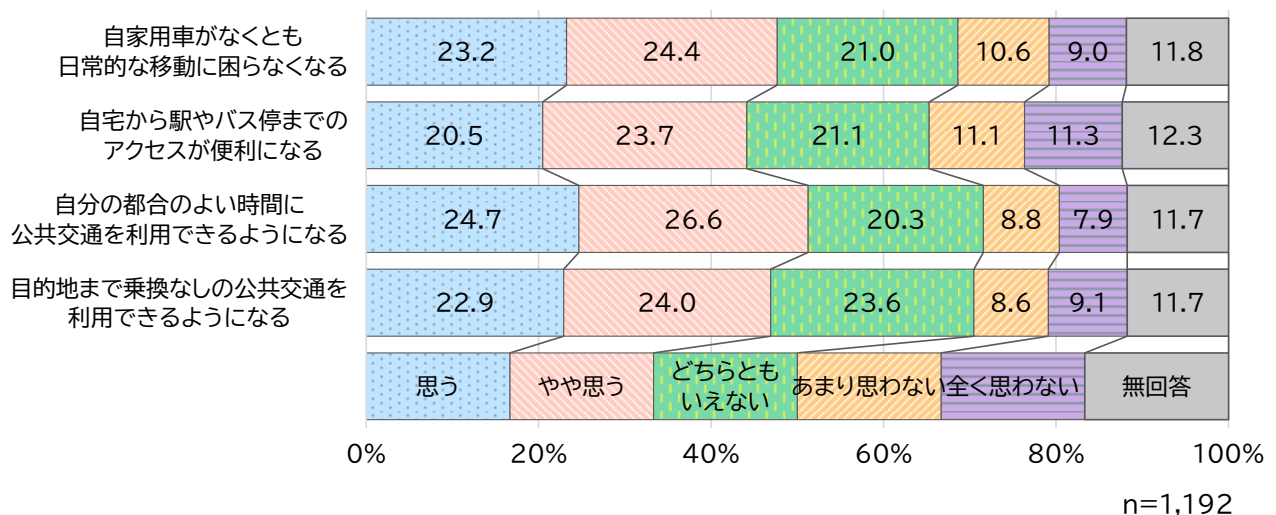


図 76 デマンド型交通の導入によるメリット

2) 利用の対価として支払可能な額

問 49 1回あたりの利用の対価（運賃）は、どの程度まで支払えますか（○は1つ）。

- 利用の対価として支払可能な額としては、「200～300 円程度」（約 32%）が最も多く、次いで「100 円程度」（約 19%）が多い。
⇒ 現在、引田・代継・網代区域で実施されている実証実験と同程度の運賃を挙げた回答者が最も多い。
- 「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約 19%存在する。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------------------|-------|-------|
| 100 円程度 | 221 | 18.5% |
| 200～300 円程度 | 378 | 31.7% |
| 400～500 円程度 | 160 | 13.4% |
| 600～700 円程度 | 22 | 1.8% |
| 800 円以上 | 15 | 1.3% |
| 無料 | 52 | 4.4% |
| たとえ無料でも 利用したいと思わない | 221 | 18.5% |
| 無回答 | 123 | 10.3% |
| 合計 | 1,192 | 100% |

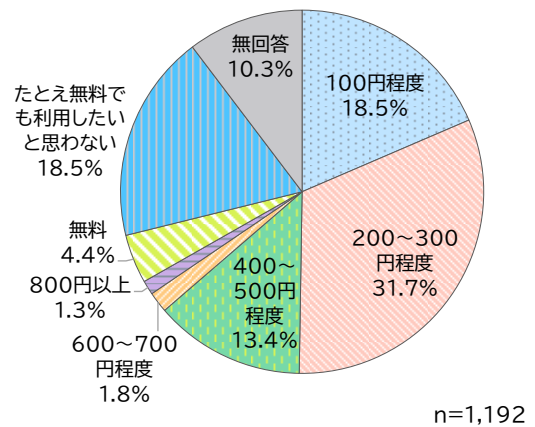


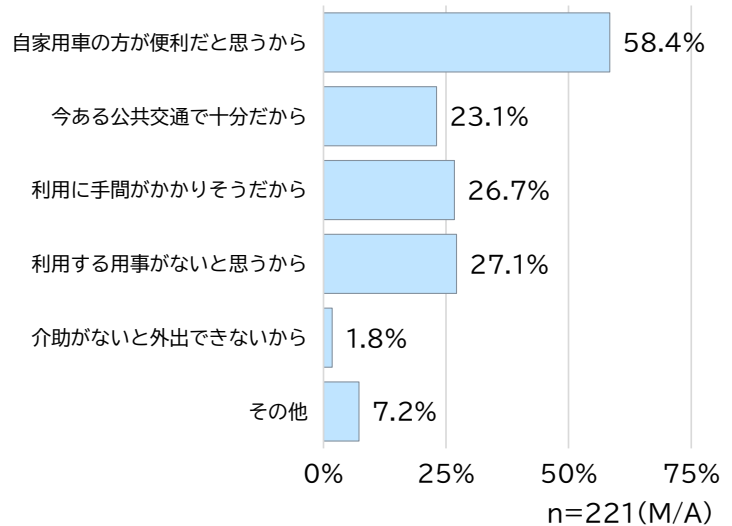
図 77 デマンド型交通の利用の対価として支払い可能な額

3) 無料の場合でも利用しない理由【複数回答】

問 50 たとえ無料でも利用したいと思わない理由について、当てはまるものを全てお答えください。

- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(約 58%) である。
- 「利用に手間がかかりそうだから」とした回答者は約 27%であり、定時定路線型交通・るのバスの場合と比較して6~12ポイント程度高い。
→ 定時定路線の施策と比較して、利用時の手間を挙げる割合が高く、馴染みのない運行形態・利用方法であることが利用しない原因に結びついている可能性が考えられる。
- 「今ある公共交通で十分だから」「利用する用事がないと思うから」についても、2割強が理由としている。
- 「その他」の回答として、運転が出来るため(3件)、利用したいタイミングが運行時間外であるため(2件)、会員登録が手間であるためなどが挙げられた。

| | 回答数 | 割合 (%) |
|-----------------|-----|--------|
| 自家用車の方が便利だと思うから | 129 | 58.4% |
| 今ある公共交通で十分だから | 51 | 23.1% |
| 利用に手間がかかりそうだから | 59 | 26.7% |
| 利用する用事がないと思うから | 60 | 27.1% |
| 介助がないと外出できないから | 4 | 1.8% |
| その他 | 16 | 7.2% |
| 回答母数 | 221 | - |



※ 回答対象：問 49 (利用の対価) を「たとえ無料でも利用しない」とした回答者

図 78 無料の場合でもデマンド型交通を利用しない理由

※ 以下、4)～6)の回答対象：問49(利用の対価)を「補助額によらず利用しない」以外とした回答者

4) 利用目的

問 51 デマンド型交通が導入された場合、利用したい目的について当てはまるものを全てお答えください。

- デマンド型交通の利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 55%)、「私用」(約 47%)である。
- タクシー料金補助 (p60、0) の場合の利用目的と比較すると、「買物」で約 15 ポイント、「私用」で約 6 ポイント割合が高く、日常的な活動目的において割合が一層高くなっている。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-------|-----|-------|
| 通勤 | 70 | 8.3% |
| 通学 | 18 | 2.1% |
| 業務・仕事 | 42 | 5.0% |
| 通院 | 467 | 55.1% |
| 私用 | 399 | 47.1% |
| 買物 | 505 | 59.6% |
| 娯楽・趣味 | 234 | 27.6% |
| その他 | 27 | 3.2% |
| 回答母数 | 848 | - |

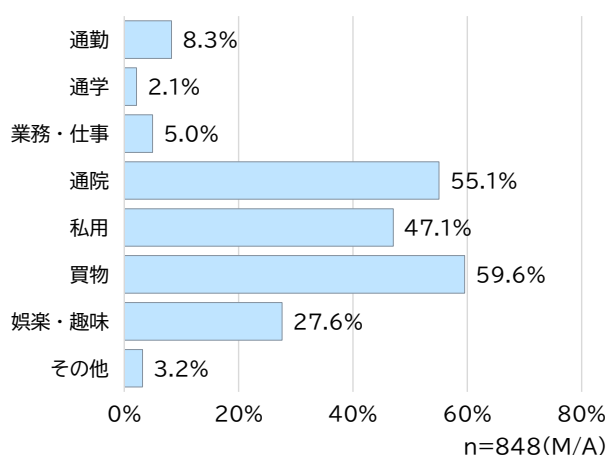


図 79 デマンド型交通の利用目的

5) 利用時の目的地

問 52 デマンド型交通を利用して行きたい場所について、当てはまるものを全てお答えください(当てはまるもの全てに○)。また、差し支えなければ具体的な駅名、施設の名称、大まかな場所等を併せてご記入ください。

- 利用の目的地として最も多いのは、「商業施設、スーパー」(約 54%)であり、次いで「病院」(約 51%)、「鉄道駅」(約 45%)である。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------|-----|-------|
| 鉄道駅 | 379 | 44.7% |
| 商業施設、スーパー | 456 | 53.8% |
| 病院 | 430 | 50.7% |
| 公共施設 | 249 | 29.4% |
| 金融機関 | 178 | 21.0% |
| その他 | 50 | 5.9% |
| 回答母数 | 848 | - |

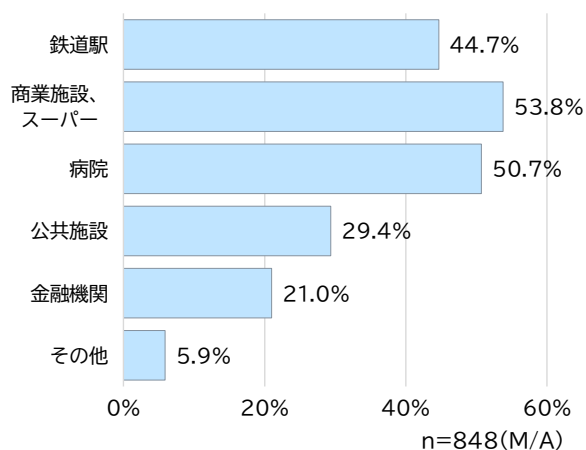


図 80 デマンド型交通利用時の目的地

6) 最低限適当な利用予約の締切時期

問 53 利用予約の締め切り時期は、最低限どのくらいが適当だと思いますか。もっとも近いものを1つお答えください

- 最低限適当な利用予約の締切時期としては、「利用の1時間前」(約36%)が最も多く、次いで「利用の30分前」(約25%)が多い。
- その他の回答としては、利用の20分前などが挙げられた。

| | 回答数 | 割合(%) |
|-----------|-----|-------|
| 利用の30分前 | 213 | 25.1% |
| 利用の1時間前 | 308 | 36.3% |
| 利用の2~3時間前 | 98 | 11.6% |
| 利用の半日前 | 65 | 7.7% |
| 利用の前日 | 83 | 9.8% |
| その他 | 7 | 0.8% |
| 無回答 | 164 | 19.3% |
| 合計 | 848 | 100% |

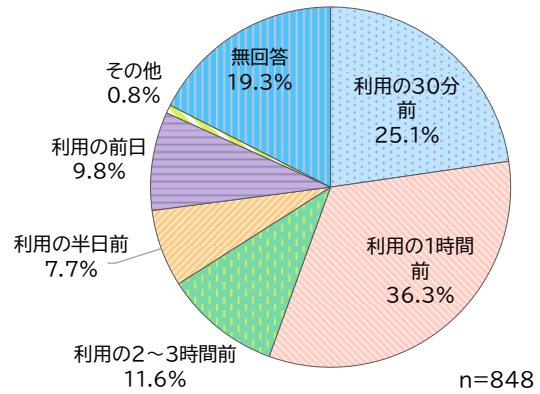


図 81 最低限適当な利用予約の締切時期

(5) 導入時のメリットに関する地区別分析 (問 31、36、42、48)

タクシー代補助、定時定路線型交通、るのバスの増便増発、デマンド型交通の各施策についてのメリットを、モード別・地区別に集計した結果を以下に示す。(思う、やや思うを「思う」に、あまり思わない、全く思わないを「思わない」とした。また、地区不明や無回答は除いた。)

1) 自家用車がなくとも日常的な移動に困らなくなる

- タクシー代補助と定時定路線については全ての地区で半数以上の人々がメリットを感じている。
- るのバスについては多西、戸倉・小宮で、デマンドについては戸倉・小宮でメリットを感じる人が半数を割っている。また、戸倉・小宮では、定時定路線、るのバスについて、「思わない」人がとくに多い。

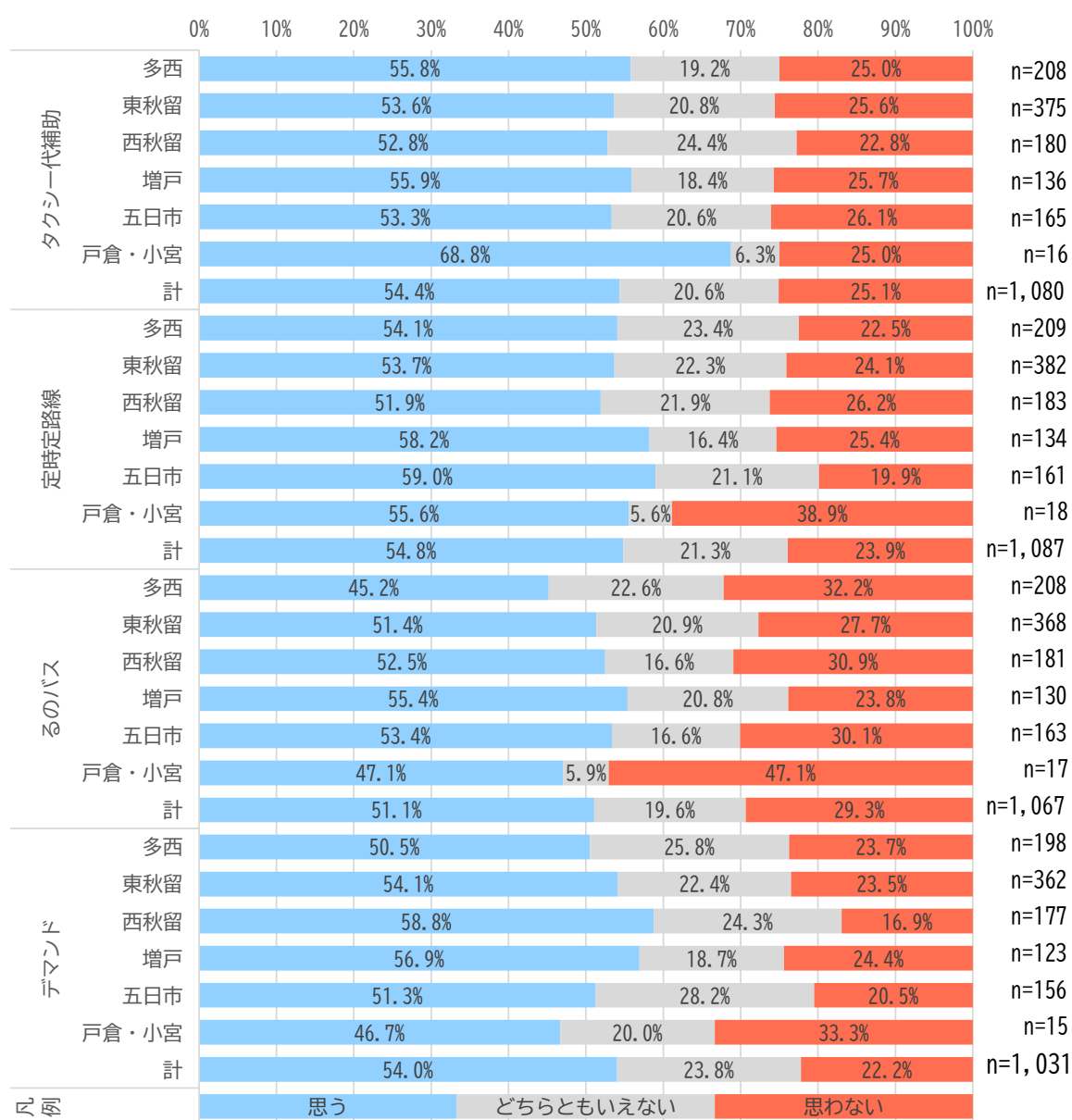


図 82 導入のメリット (日常的な移動手段の確保)

2) 自宅から駅やバス停までのアクセスが便利になる

- 市全体では「思う」人が最も多いのは定時定路線であるが、中でも戸倉・小宮（66.7%）、五日市（59.6%）、多西（58.0%）においてその傾向が強く、一方増戸ではその割合が半数以下となっている。
- 続いて市全体で「思う」人の割合が高いタクシー代補助については、戸倉・小宮が70.6%と他の地区を大きく上回っているのに対し、東秋留、増戸ではともに半数以下となっている。
- デマンドについても戸倉・小宮が60.0%で思う人の割合が最も大きく、次いで多西（55.3%）、西秋留（55.1%）が続くが、東秋留、増戸ではともに半数以下となっている。
- るのバスについては戸倉・小宮が56.3%で思う人の割合が最も大きく、次いで多西（53.7%）、西秋留（51.7%）となっているが、東秋留、増戸ではともに半数以下となっている。

以上のように、端末アクセスの利便性向上に対する期待は戸倉・小宮と多西で特に高い反面、東秋留、増戸で低い。

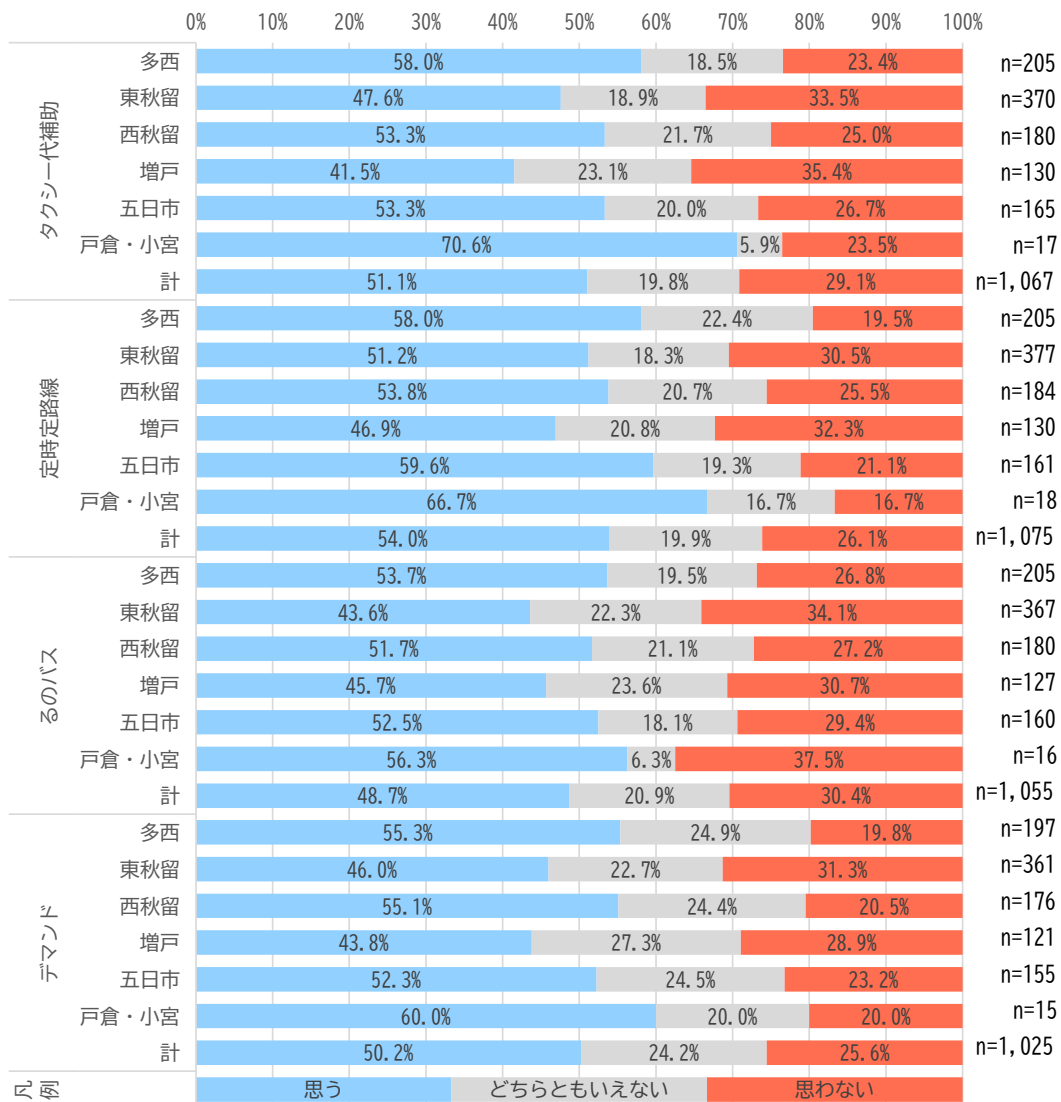


図 83 導入のメリット（端末アクセスの利便性向上）

3) 自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる

- 市全体では「思う」人が最も多いのはデマンドであり、デマンド交通の機能がそれなりに理解されたうえで回答されたものと考えられる。とくに、西秋留が 65.9% とほかの地区に比べてかなり高くなっている。
- 定時定路線については地区別の差が小さいが、戸倉・小宮、多西、五日市でやや思う人の割合が大きい。
- るのバスについては市全体で思う人の割合が半数以下となっているが、増戸、多西では過半数となっている。

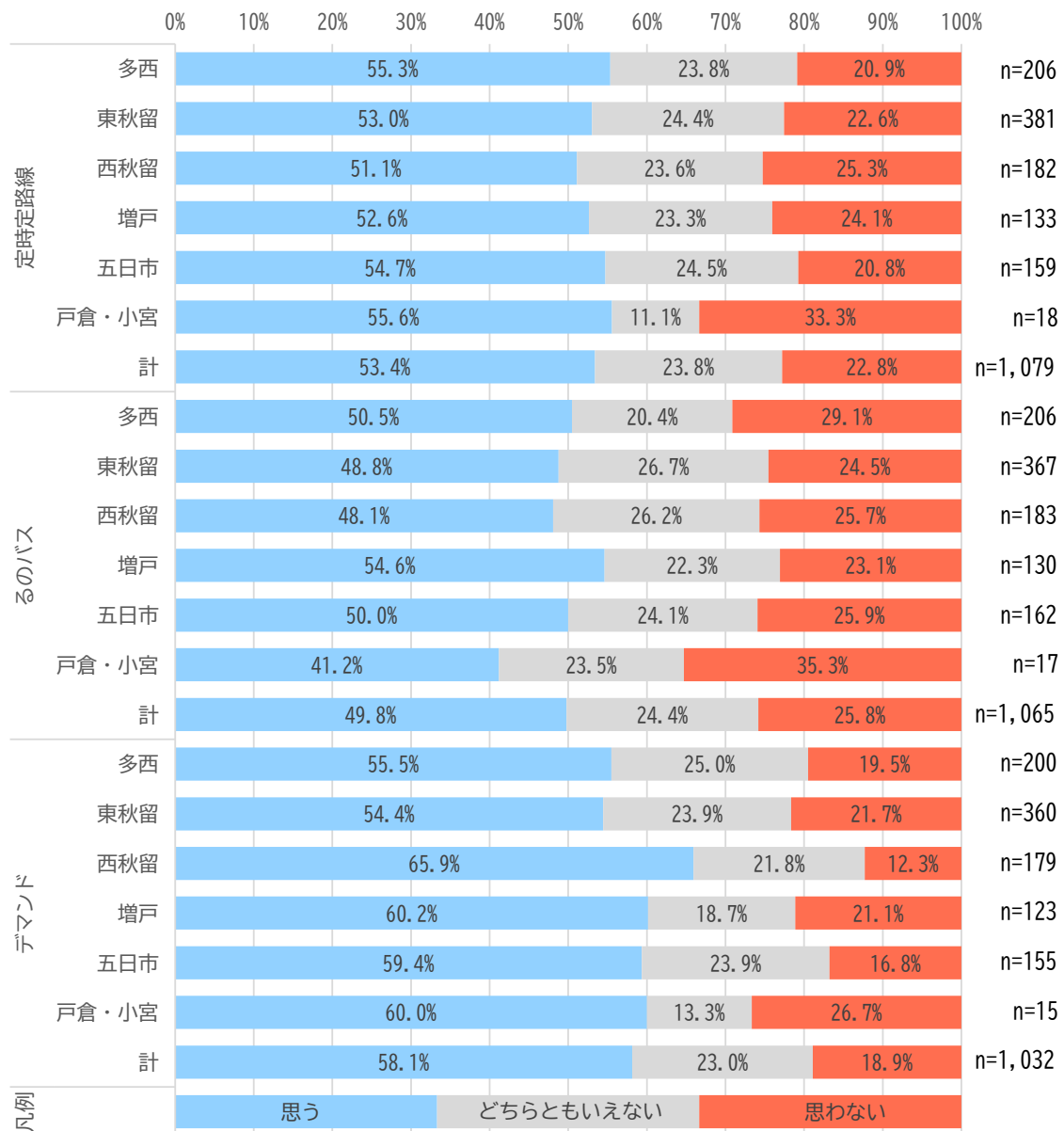


図 84 導入のメリット（時間的自由）

4) 目的地まで乗換なしの公共交通を利用できるようになる

- 市全体では「思う」人が最も多いのはデマンドであり、これもまたデマンド交通の機能がそれなりに理解されたうえで回答されたものと考えられる。とくに、増戸が 59.3% とほかの地区に比べて高くなっている。
- 一方、地区別に 1 位のモードを見ると、多西：デマンド、東秋留：定時定路線、西秋留：デマンド、増戸：デマンド、五日市：定時定路線、戸倉・小宮：定時定路線 である。

このように、乗換なしの公共交通サービスという観点からは、地区によって違いはあるものの、定時定路線かデマンドの 2 択となっている。

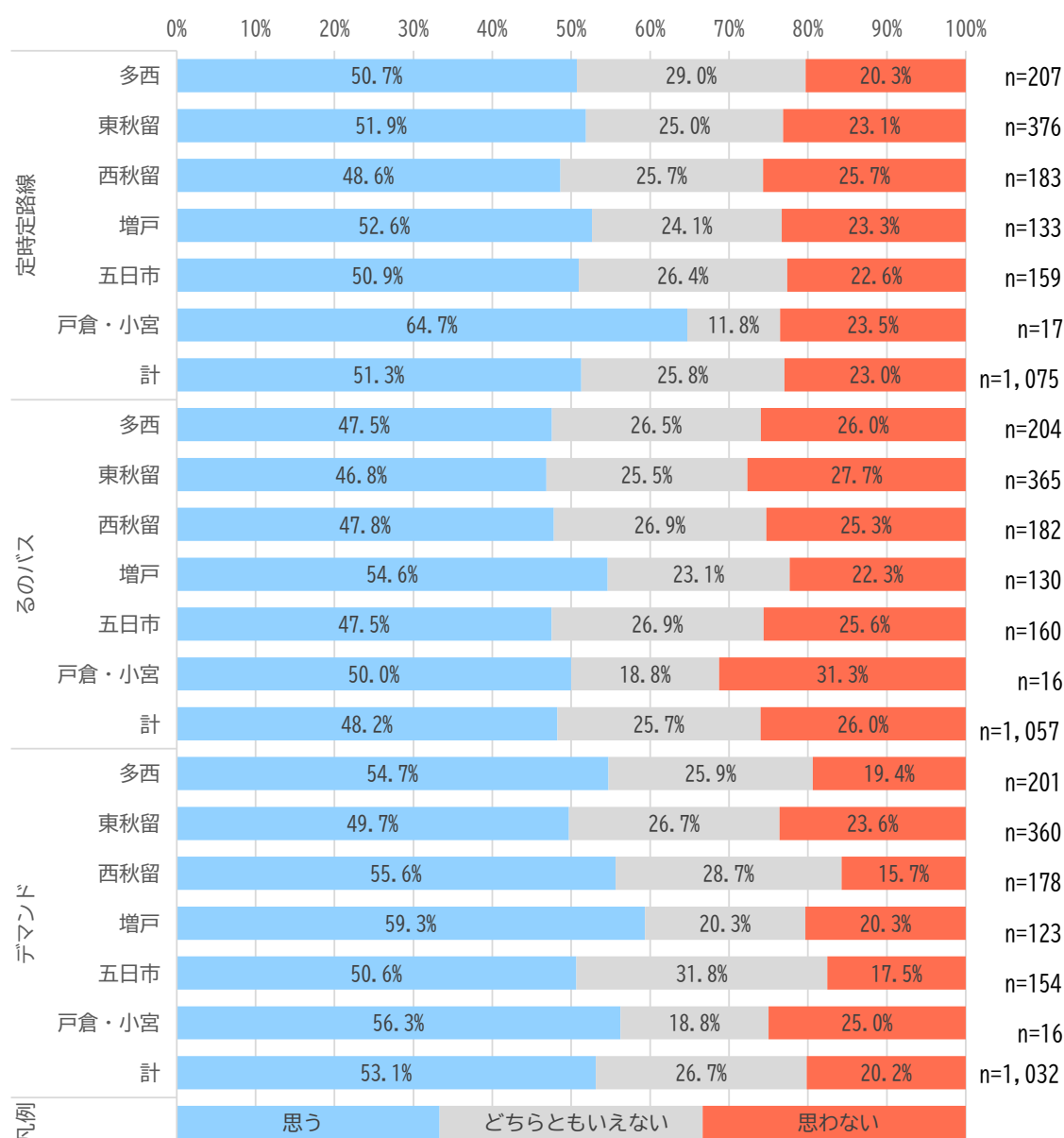
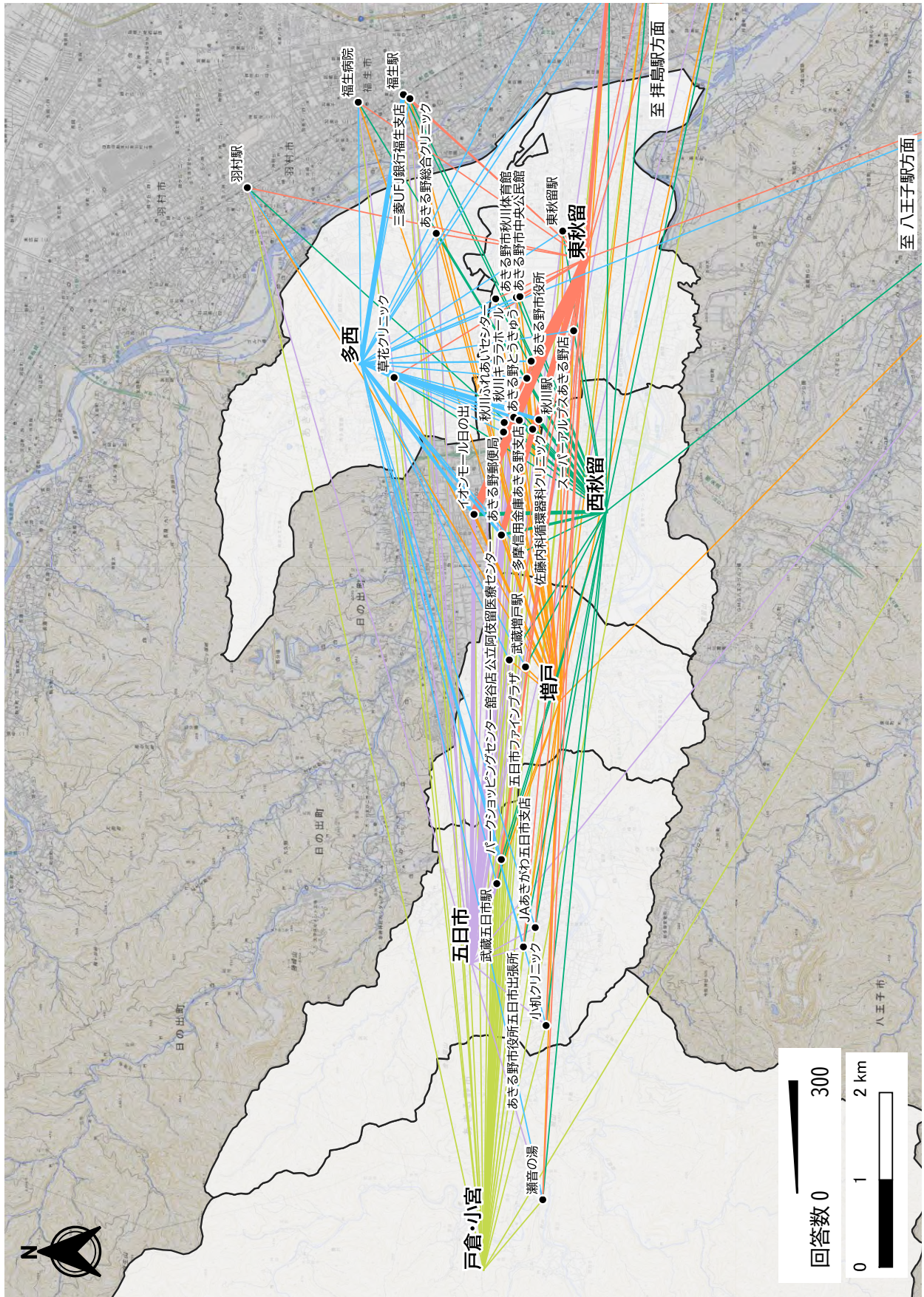


図 85 導入のメリット（ダイレクトアクセス）

(6) 各施策利用時の目的地（問 40、問 46、問 52）

タクシー代補助、定時定路線型交通、るのバスの増便増発、デマンド型交通の各施策について、各施策利用時の目的地を合算してカウントし、うち各地域回答者数の5%以上の回答がある目的地を以下に示す。（同一回答者による複数手段・複数目的での回答は全て1回答としてカウントしている。）

- イオンモール日の出は、多西、戸倉・小宮を除いて最も回答数が多く、両地域でも回答数上位3目的地に含まれる。また、公立阿伎留医療センター、あきる野市役所、あきる野とうきゅうも、いずれの地域においても回答数上位に含まれる。
- 平成27年度実施「あきる野市地域公共交通利用に関する市民意識調査結果」（以下、H27調査）における、目的別の地域間移動数（実移動数）と比較すると、各地域から秋川地区（秋川駅周辺と想定）・日の出町（イオンモール日の出と想定）への移動が多い状況は変化しておらず、今後も継続して移動需要が生じるエリアであると想定される。
- 多西では、福生駅、福生病院のほか、福生駅周辺に存在する三菱UFJ銀行・りそな銀行・西友などについて多数の回答があり、福生駅周辺も生活圏として活用している（したい）回答者が多いと想定される。
- 東秋留では、拝島駅の回答数が東秋留駅を上回っている。地区ごとの現在の利用駅を示した図16（p14）では東秋留駅の利用者が最も多いことから、本来は拝島駅を利用したいものの、現状は東秋留駅を利用している回答者が一定程度存在するものと考えられる。



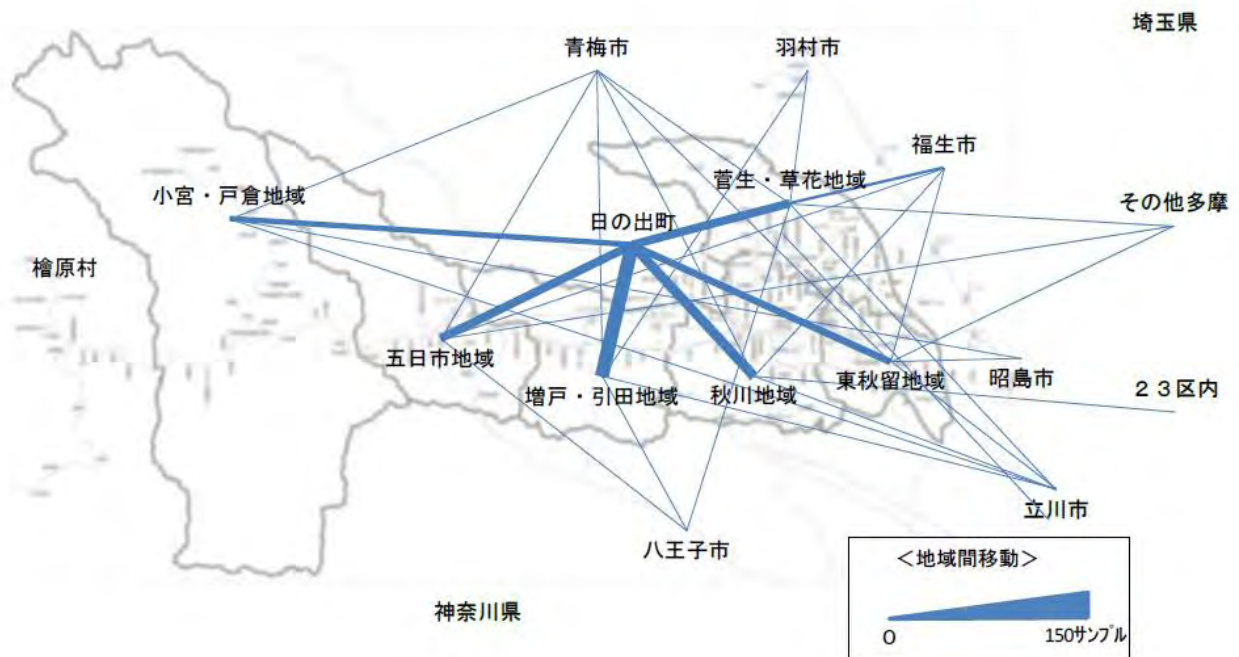
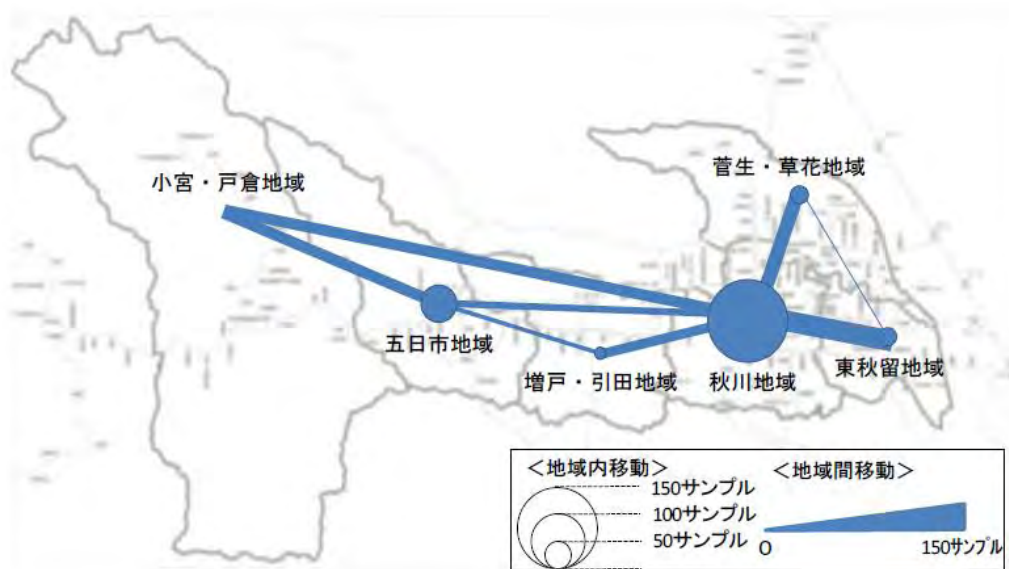
背景地図出典：国土地理院 地理院タイル

図 86 地区別の目的地

表 13 地区別の目的地

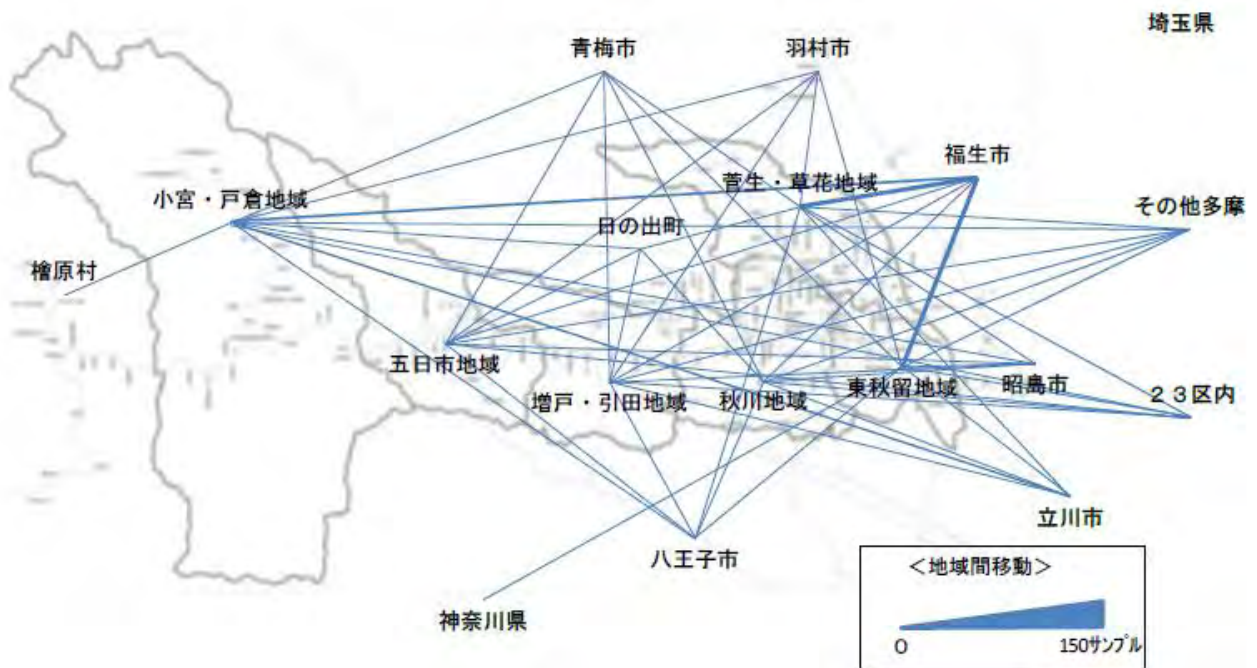
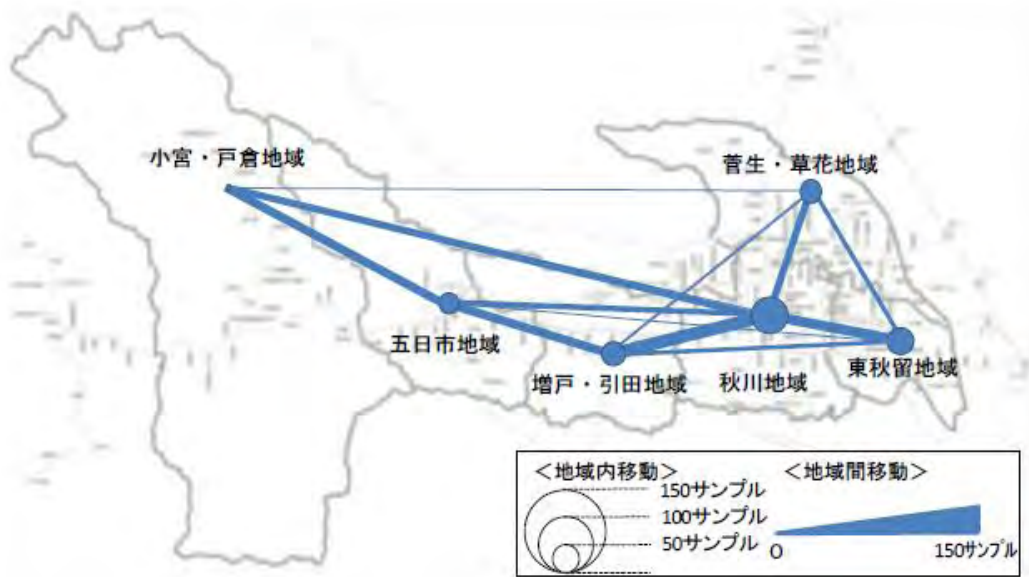
| 降順 | 多西 | 東秋留 | 西秋留 | 増戸 | 五日市 | 戸倉・小宮 |
|----|---------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1 | 福生駅(161) | イオンモール日 の出(293) | イオンモール日 の出(132) | イオンモール日 の出(95) | イオンモール日 の出(148) | 武蔵五日市駅 (18) |
| 2 | 秋川駅(130) | 公立阿伎留医療 センター(209) | 秋川駅(109) | 公立阿伎留医療 センター(69) | 公立阿伎留医療 センター(130) | あきる野市役所 (12) |
| 3 | イオンモール日 の出(114) | あきる野とうき ゅう(166) | 公立阿伎留医療 センター(96) | あきる野とうき ゅう(46) | 武蔵五日市駅 (128) | イオンモール日 の出(9) |
| 4 | 公立阿伎留医療 センター(95) | あきる野市役所 (141) | あきる野とうき ゅう(73) | 秋川駅(38) | あきる野とうき ゅう(88) | 公立阿伎留医療 センター(8) |
| 5 | あきる野とうき ゅう(83) | 秋川駅(132) | あきる野市役所 (72) | 武蔵増戸駅(33) | あきる野市役所 (70) | JA あきがわ五日 市支店(7) |
| 6 | あきる野市役所 (61) | 拝島駅(132) | 武蔵引田駅(29) | あきる野市役所 (24) | 秋川駅(49) | あきる野とうき ゅう(5) |
| 7 | 羽村駅(25) | 東秋留駅(103) | りそな銀行(25) ※ | 武蔵引田駅(19) | りそな銀行(36) ※ | パークショッピ ングセンター館 谷店(4) |
| 8 | りそな銀行(22)※ | いなげや(48)※ | 拝島駅(22) | りそな銀行(11) ※ | いなげや(25)※ | いなげや(3)※ |
| 9 | 福生病院(20) | 多摩信用金庫 (42)※ | スーパーアルプス あきる野店(15) | いなげや(9)※ | JA あきがわ五日 市支店(20) | 拝島駅(3) |
| 10 | あきる野市中央 図書館(18) | スーパーアルプス あきる野店(40) | あきる野市中央 公民館(13) | | 武蔵引田駅(13) | あきる野市中央 公民館(3) |
| 11 | 東秋留駅(16) | りそな銀行(39) ※ | あきる野市中央 図書館(13) | | 小机クリニック (13) | 八王子駅(3) |
| 12 | 三菱UFJ銀行(15) ※ | 福生駅(32) | 東秋留駅(12) | | 五日市ファイ ン プラザ(12) | 三菱UFJ銀行(3) ※ |
| 13 | あきる野市秋川 体育館(12) | あきる野市中央 公民館(30) | 西武信用金庫 (12)※ | | 西武信用金庫 (11)※ | 三井住友銀行(3) ※ |
| 14 | 西友(12)※ | 立川駅(28) | あきる野郵便局 (11) | | パークショッピ ングセンター館 谷店(10) | 東京法務局西多 摩支局(3) |
| 15 | | あきる野市秋川 体育館(24) | JA あきがわ本店 (11) | | オザム(10)※ | 秋川駅(2) |
| 16 | | 西武信用金庫 (23)※ | | | 拝島駅(9) | あきる野市中央 図書館(2) |
| 17 | | あきる野郵便局 (20) | | | あきる野市役所 五日市出張所(9) | 佐藤内科循環器 科クリニック(2) |
| 18 | | | | | あきる野市中央 公民館(9) | 青梅駅(2) |
| 19 | | | | | 瀬音の湯(9) | |
| n= | 230 | 400 | 197 | 142 | 178 | 22 |

※ 括弧内は回答数。表内※印は複数の店舗の合算（具体的な店名等の記載がない回答が多数あるため）。



出典：あきる野市地域公共交通利用に関する市民意識調査結果

図 87 (参考) H27 年調査・買い物目的における目的地 (上：市内移動、下：市外移動)



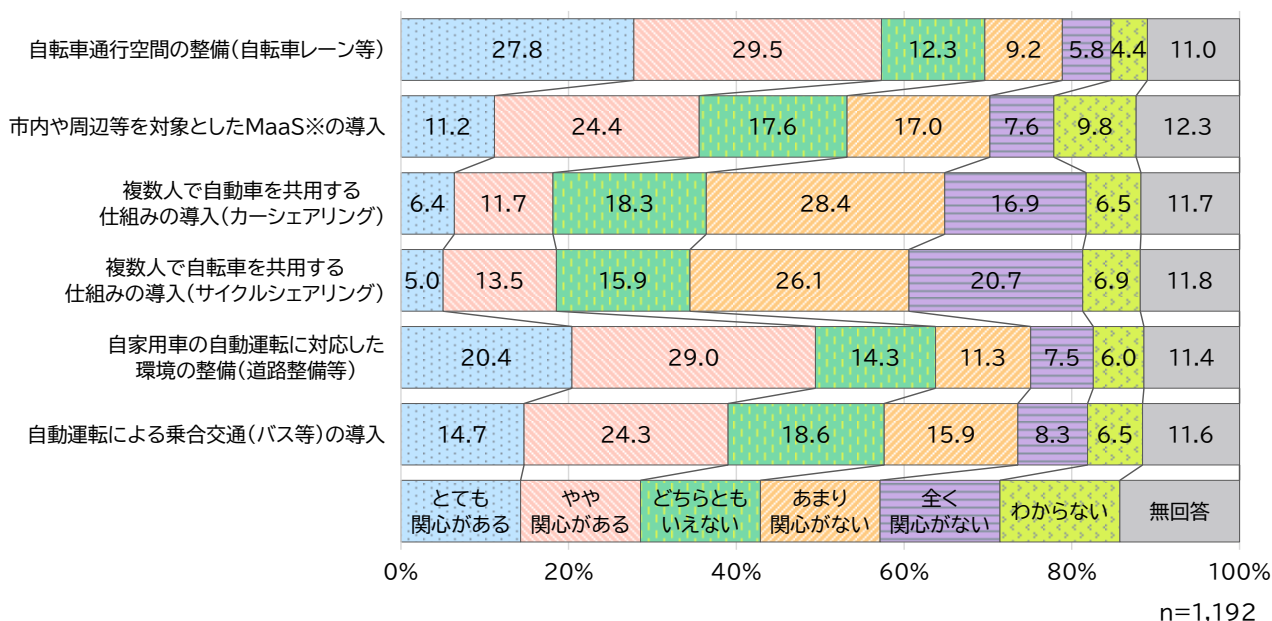
出典：あきる野市地域公共交通利用に関する市民意識調査結果

図 88 (参考) H27 年調査・通院目的における目的地 (上：市内移動、下：市外移動)

2-7. 交通に関する近年の話題への関心

問 54 新たな公共交通等のあり方として、近年メディア等で取り上げられる話題として、ア～カが挙げられます。これらの話題に対するあなたのご関心として、もっとも当てはまるものを1つずつご回答ください。

- 交通に関する近年の話題について、関心があるとした回答者（「とても関心がある」「やや関心がある」の合計）が最も多いのは、「自転車通行空間の整備（自転車レーン等）」（約 57%）である。
- 一方、「複数人で自動車を共用する仕組みの導入（カーシェアリング）」「複数人で自転車を共用する仕組みの導入（サイクルシェアリング）」は、関心があるとした回答者が2割未満であり、逆に関心がないとした回答者（「あまり関心がない」「全く関心がない」の合計）が4割後半である。
⇒ 自家用車を保有し、自分自身でも運転している回答者が7割以上である（p8、2-2(2)「自家用車の保有状況」参照）ことから、自動車・自転車の共用利用に対して関心がない回答者が多いものと考えられる。



※ MaaS：鉄道・バス・タクシー等、複数の公共交通を組み合わせ、希望する出発地から目的地までのルートの検索、予約、料金の決済等を一括で行うサービス

図 89 交通に関する近年の話題への関心度

2-8. 交通政策・公共交通全般に関する意見、要望

問 55 あきる野市の交通政策や、市内の公共交通全般に関するご意見・ご要望がございましたら、ご自由にお書きください。

あきる野市の交通政策・公共交通全般に関して意見・要望を求めたところ、338名から回答が寄せられた。回答内容は、移動全般や公共交通に関する意見や要望、まちづくりと公共交通の関わり合いに関する意見、既存の公共交通（JR五日市線、西東京バス、るのバス、タクシー）に対する意見や要望、市内の道路に対する意見や要望（歩道や自転車道の整備、安全対策等）などである。

以下に、各回答を主旨ごとに分類したうえで、原則原文のまま示す。（ただし、個人の特定に繋がる恐れのある内容は、趣旨を損なわない範囲で表現を改めた。）

1) 移動全般に関する意見、要望

- 高齢者は、体力的に交通の利便性がよくないと、家から出ることが、余計に少なくなります。自宅近くから、自分の用事に都合良く利用できる交通網があることが必要で、そのような環境がないと、いつまでも車を必要としてしまい、免許が手放せない状況です。足の悪い者で独居の高齢者は買い物も一苦勞で、必要な物を買ひ揃えるのも本当に大変です。家に閉じ込める高齢者があきる野市内をめぐりたいと思える、豊かな交通環境を望みます。（80代以上 引田在住）
- 我が家もそうですが、近所をみても免許返納し、買い物や、娯楽に出かけるのが大変なご年配が多く見られます。年をとっても生きがいをもてる様、だれに遠慮することなく、出かけられたら、地域も明るくなると思います。引田エリアは急な坂も多くご年配の方はそれだけで、コミュニティに出ることを控えてしまいます。いつでも自由に、不便な地域だからこそ負担なく利用できる公共交通が発展していくことを願います。子どもの習い事にも利用できたら、とてもありがたいです。よくばりでしたが、ぜひお願いします。（40代 引田在住）
- これから高齢化社会にもなります。高齢者が、いつまでも元気でいるためにできるだけ生活に支障なく、外出をすることが何よりも考えます。それには、シルバーパスの利用、るのバスの増便などで買物や趣味、娯楽等に行けたらいいと思います。ひいては、心身の健康に影響し、医療費の節約にもなると常々、思っています。（70代 高尾在住）
- 幹線道路、鉄道、もしくはモノレール等を整備して住みやすい町にしてください。可能性を秘めた土地もたくさんあると思います。隣接する市や町にも負けない可能性はまだ十分あります。（40代 瀬戸岡在住）
- 日常生活は市内だけでなく、市外・都外にもあるため、市内だけでは解決できません。コロナの日常では、車の利用はドア・ツー・ドアで対策として最高です。年齢的には考えますが（80代以上 牛沼在住）
- 公共交通の不便さを日頃から非常に感じていますので、次回の運転免許更新時に、返納した場合、日常の行動がとても制約されることを危惧しています。75才を越えたら、収入に関係なく、全員にシルバーパスを数千円程度で支給すれば、高齢者の行動範囲も、自家用車に頼らず広がると思いますし、高齢による危険運転も避けられると思うのですが、とにかく高齢者を孤立化させないで頂きたいです。高齢者の心身共の健康にも、又、世の中の経済活動にも貢献すると思います。あきる野市の今後の交通政策に期待致します。（バスの便が増え、利用者が増え、若い人たちにも利用されるような好循環をもたらすような施策を是非ともお願い致します。）（70代 瀬戸岡在住）
- 今は全く健康で問題がなく自分で軽自動車を運転し、カミさんの買物等、つきあいあり、また障害者の娘の見守り（車で15分の所に独居）も1Wに1回で行こなっているが、私の健康が無理になったら結局、このアンケートが生きて来るのではないかと思う。現時点では満足度を記入しましたが（70代 二宮在住）
- 高齢者のために色々改善してほしいです。色々苦勞しています。生活がよくできないです。よろしくお願い致します。（80代以上 油平在住）

- 現在は自家用車ですが、ゆくゆくは公共交通を利用する事になるでしょう。我が家は駅近ではあるが坂道の上下りがある。ほんの少しの利用でも使える物ができるのか？ 万人が満足するのは難しいだろうがなんでもかんでも公共でというのも便利になる人は良いだろうがそういう人ばかりではないはず。選挙であれこれやりますと言っているも無駄なことも多い！！（60代 入野在住）
- 移動の自由を保障することは生存に関する基本的な権利の1つである。市政の社会保障の充実も合わせて市民の声を反映した行政を期待したい。（70代 五日市在住）
- 後期高齢者が3割に近づいています。私も免許返納を考える時、女房と2人ぐらし、生活のことで不安がいっぱいです。自家用車がなくても、この田舎のあきる野市、生活ができる体制を是非考えていただきたいと感じています。市民のよりそった市政、期待しています（70代 小川在住）
- ・自分、自身は秋川駅に近い所に住んでいるので現在のところあまり不便は感じません…が。・引田、代継、草花、折立、深沢、等にお住いの方々の不便さは、とても気の毒に思うので是非良いように取り計らっていただけたらと思います。・そして、あと5年、10年したら秋川駅が距離的には近くとも肉体的には、すごく遠くなる可能性もあるわけで近い将来の事を考えると、人ごとではなくなります。・その所も考えて、施策を考えていただけると、うれしいです。（70代 油平在住）
- 近隣に店がないので高齢者が多くなる現実 買い物、病院にも気軽に行ける方法を考える時期にきているのではないかと切に思います。（70代 留原在住）
- 車椅子（本人、こげない状態・普通に乘ってられる）になった時の「乗降」について、配慮をお願いします。（50代 山田在住）
- 今は運転ができ車も所有し自由に行動できているが高齢になったりケガや病気をした時に不自由にならないか、どんな方法があるか今のところ検討がつかない。電車→車で通勤に変わった理由としては、行きはスムーズだが帰りの乗りかえが悪く時間がかかり保育園などの迎えにまにあわない。雪や風で電車が遅れたり止まってしまうことが多かった為、結果不便 生活リズムにあわないということだった。（40代 雨間在住）
- いつも大変だと思いますが頑張ってください。ヘルプマークの改善がされますように。まわりの方の気持ちも一緒に変わってくれたら電車とかも乗りやすくなると思います。こんな機会を下さり本当ありがとうございます。（20代 伊奈在住）
- あきる野市は、自然が多くて良い所と思っています。今は、車を使っていますが、環境の事も考えて自転車など利用に極力切替えたいと思います。（40代 油平在住）
- 観光客による「交通渋滞」が市民生活を不便にし、観光客のリピーターも減らしている。檜原・五日市は車で行く観光地…というファミリー層の今の当たり前を、交通政策で変えて欲しい。ドイツなどの環境都市のような、車両乗り入れ禁止地区に五日市駅以西を指定し、(もちろん住民や商用は許可車とする)その代わりに五日市線の増便、その先のバス路線の安定化（西東京バスだけに頼らずに第3セクターのたちあげや共同相乗りタクシーの活用など）をきっちりすれば、観光による税収増で市も活性化するのでは…と個人的な思いこみながら考えます。檜原村を巻きこんで、外部の知恵を借りて…。テレビ放映などで人気が出て、観光客が、「地元で買い物をして車で来て、バーベキューをして不法なゴミを捨てて、渋滞させて、ウイルスを置いて帰る」…そのゴミは市の税金でまかなう理不尽。これだけ豊かな自然を活かさなかった今までの市政をどなたかが思い切って変化させることを期待しています。（50代 小中野在住）
- 以前は関東バスなど高齢者の方々には、シルバーパスがあり、無料で乗車することができた。高齢者が負担なく外出できるような、積極的な政策を期待します。高齢者が気軽に外出できる環境を整えることによって、精神的にも、肉体的にも健康な生活を継続することができると思う。高齢者を家にとじこめることのないような交通政策を期待している。（50代 五日市在住）
- 高齢の方がもっと外に出れるような環境の整備がされるといいと思います。（40代 五日市在住）
- 今の所自分でマイカー運転出来てますので正直良く分らない部分もありました。（70代 平沢在住）
- 菅生は高齢者が多く、坂道も多い。バス停まで歩くのも大変。家まで迎えに来て、行きたい所に行けて、用事が済んだらすぐ帰れるの（家まで送ってくれる）があると良いのではないかな。出かけたいと思った時にすぐ行けて、荷物が多くなっても大丈夫だと良い。（30代 菅生在住）

- 高齢の方や、身体不自由な方の意見で一番使いやすいようにしてあげてください。色々質問に答えましたが、自家用者が一番便利な為、一般の方の利用は、むずかしいかと思えます。(40代 平沢在住)
- 車の運転できない人の為、税金を使ってください!! (50代 秋留在住)
- 高齢者や障害者など弱者が自由に動けるわかりやすく、安上りで、安全なそして便利な交通政策をお願いします。無理と言わず、時間を決めてお願いします。(60代 牛沼在住)
- 高齢者等のフレイル予防にも活動の「足」の確保は重要と思えます。その為にもコミュニティバスの充実は必要と思えます。(80代以上 引田在住)
- 今自分自身は既存の公共交通で充分。コロナ禍なのであまり外出しません。買い物等は自転車、徒歩でこれからの時は地球環境に配慮して、次の世代の人とか模索しながらやっていけばいいと思えます 私達は団塊の世代、S23年生まれの人々が75才過ぎた時人口はスピードを上げて減少していく、そのことを踏まえて楽ばかり追求していくと体力はつかないと思う。他の生物とも共存していかなければならないし絶妙なバランスのもとで社会を作っていかなければならない。むずかしい。若い人々はいろいろなアイデアをお持ちだと思う。(70代 牛沼在住)
- 今は自分で車を運転し、出かけることが出来ているが、いずれ車を運転しない様になると思う時、自宅近くまで低額料金で乗れる乗り物があると、自家用車も早目に手ばなすことが出来る。(70代 雨間在住)
- これによって大きく変わるのか…無理な要望をさせるより、出来る事からしてほしいです (70代 草花在住)
- これからの時代は、カーシェアリングやサイクルシェアリングの取り組みが大切だと思えます。車の数を減らし、また、電気自動車等へも変わっていくと思えます。自然環境を守り、気候変動を考えた取り組みが、身近な所から始められる様、進めていってほしいです。(70代 秋川在住)
- この度は「あきる野市の公共交通に関する市民アンケート」の調査対象に、無作為抽出とは言え、選ばれたこと大変光栄に感じています。私は、昨今、この地域交通の方面に大変興味・関心を持っております。特にこれから高齢化社会・障害者福祉社会を迎えるにあたり、また私自身が近い将来、高齢者になるにあたり、地域交通の問題は、ハード的にも、また(人の心の内側を含めた)ソフト的にも解決しなければならない問題だと考えています。先ず、私の家の家庭の事情をお話しします。私共の家は雨間で、スーパー・駅・市役所など主要な施設へは10~15分位で行ける範囲に住んでいます。あきる野市の中でも生活環境が良い方になると思えます。家族構成は、80代の父、私、そして近所には妹家族が住んでいます。近親の運転免許保有者は3人+aいます。父は大変に健康ですが、記憶力・運動能力は年相応か少し良い程度です。今現在でも運転免許を所有しており、先日駐車場で物損事故を起こすまでは日常的に運転していました。現在は、鍵を取り上げ運転はさせていませんが、免許返納には数年来の家族の説得に応じず、更に今年の6月の免許更新を行おうとしています。もし免許更新センターへ行けば、現在の免許制度と父の脳と身体能力からみると、恐らく免許の更新はできてしまうでしょう。非常に悩ましい問題です。父の自動車での行動範囲は、週に1回自分の嗜好に合う食べ物と酒を買いに行く近隣のスーパー、月に2・3回行く簡易郵便局、月に1回行く福生、そして定期的に通う千葉県野田市です(習慣付いていたこととは言え、つい先だってまで、一人で車を運転し、野田まで通っていたのですから、驚きです)。今の父の体力・身体能力から考えると、福生と野田市を除けば、すべて徒歩で行ける範囲です。(父は現在、週2・3回ほど、2・3時間ほど散歩で歩き回っています。距離にして10km程度に相当すると思われまます。)ここで不思議なことが起きるのです。10kmの距離を散歩できるのに、家から1kmも離れていない市役所に徒歩で行けないのです。父は、以前、4・50代のころ、「車は下駄のようなものだ」と申しておりました。このような感覚が、80歳を過ぎた現在、体力が若い時から比べ若干低下したことにより、自動車を「車椅子化」させ、歩いて行ける範囲でも車で出かけてしまう原因だと思えます。体力があっても、自動車に頼ってしまうのは、何か心の中に障害、精神的な妨げになるものがあるのでしょうか。(50代 雨間在住)
- アンケート対象者になり、公共交通対策で複数の実証実験をされているのを知り、勉強になりました。自分は今、自家用車が使え、20年後免許返納後も、生協ネット通販で買物、病院もリモート診療が出来るかも等、甘い考えをしているのを実感しました。(50代 原小宮在住)
- 現在の居住地は比較的に交通には恵まれているが、不便な居住地にお住いの方にはご意見ご要望を聞き入れて施策の実効に尽力下さい。(70代 秋川在住)

2) 公共交通全般に関する意見、要望

- 一人暮らしになって車も乗れなくなった場合、お使いが1番、気がかりです あきる野市循環バスや色々な乗物を数多く、市内を回ってお使いが出来る様に、つねにお願い致します (70代 二宮在住)
- 市外にでかける身としては、市外から市内へ、市内から市外へのアクセスを良くしてほしい。(20代 五日市在住)
- 先日、知り合いの人が車でうしろから追突されたが、無保険の人で60才すぎた人だった。高齢になると保険料が高くなるのだろうが、運転免許の返納を促進するためには、足の確保が必要だと思う (50代 草花在住)
- 老人が自由に行動できる交通手段が増えると良いと思います。(40代 山田在住)
- 正直、交通機関が全くなくても困らない。自分の行動できる範囲で、自分の足で移動するだけで十分。人のための交通機関を増やすより、地球のために減らしてくれた方がとてもうれしい。(30代 小中野在住)
- 免許を返したら、利用する。(60代 草花在住)
- 自家用車が無いと生活が出来ないです。運転免許返納後が心配です。オンデマンド・るのバス等の充実が望まれます。よろしくお願い致します。(70代 草花在住)
- 車がないと、買い物にも行けない環境に感じます。ただ、バスの利用するには、バス停が遠いとかあり、結局あきらめるとか現実にあります。最近良く使われてるジャパンタクシーを、あきる野市で運営し、タクシー同様な、使い方でバスからタクシー・民間から第3セクター方式で、委託する方が、市民は便利かと思います。(50代 秋留在住)
- 高齢になった時、自家用車の運転をやめた時、鉄道、バス、とても不便なので、どうかしてほしい。実際父母はもう運転してないので自分達で出かけるのが大変なので、送迎をしている。五日市街道山田の信号から北、増戸駅近くを通過しての北側縦の道にバスなど通ってなく、駅まで行かなくてはならない。高齢者が近所に多いので大変そうです。(50代 伊奈在住)
- 現在は、バイクを毎日の買物など利用しているので公共交通、などは不要ですが将来的には必要かもしれない。(70代 引田在住)
- 市の赤字が大きくなる対策をお願いします。(40代 引田在住)
- いつも車で移動している50代です。このアンケートを記入して、もう少し年令がいったら、どうしようかなと考えさせられました。るのバス1台でというのは、前から少ない本数でいかなものかと思っていました。増やしていただくと有難いと思います。よろしくお願い致します。コロナ禍ご自愛下さい。(50代 草花在住)
- 現在の高齢者(あきる野市内)は、子世帯と同居している方が多いように思いますが、今後は高齢者のみの世帯が増えると思われます。そうすると免許の返納をした場合の交通については今のままだと厳しいと思います。現実的に考えると市役所に用事があったり、通院したりと出かける時には、ついでに銀行や買物に行きたい。ということはよくあると思います。大きな道路やバス停に近くない市民のために、デマンド型交通に期待します。(50代 引田在住)
- 費用対効果を十分検証して頂きたい 結局税金の無駄遣いにならないようにお願いします。(70代 草花在住)
- 五日市線の増便や西東京バスの増便に力を入れてもらいたいです。(60代 留原在住)
- あきる野市に、20年住んでる人を対象に、バス、タクシーの、割引きがほしい。自分の家は、働き人だけ免許を持っていますが、家にいる者は、持ってなく、通院等に、市内の公共交通を利用しますが、それなりに高いなあと言ってます。周りも、じい様ばあ様が多いので、タクシーだけでも、ありがたいと思います。村木さんファイト!! 応援してます(30代 草花在住)
- 問20以降は、高齢の方たちの移動手段として大事なサービスだと思います→危険なドライバーを減らせる。本数やルートをしっかりカバーできるように検討が必要だと思います!(40代 秋留在住)
- 私の住む東秋留、二宮地区は買い物難民地区であり、また通院などでも自動車が無ければ大変な地区です。市内巡回バスなどの整備。とくに時刻表やどこを走っているのか不明確で利用できません。そのあたりの周知徹底をよろしくお願い致します。(70代 二宮在住)

- 現在 82 才で元気に動いて車を運転しておりますがあと数年今のところできると思っています 畑をやっている車がないと畑の道具や作物等を運ばんできないので安全運転に心がけてやってゆきたいと思いません それ以後は公共交通やるのバス等々利用させていただきますので利便性のあるように企画計画していただきたいと思います 宜しくお願い致します (80 代以上 養沢在住)
- 私はタクシーを全く使わないですが、免許を返納した祖父と祖母が日々の買い物で困っているので、タクシー料金補助で少しでもタクシーを使うという選択枝を増やし、また、るのバスも使い易くして欲しい。(20 代 小川在住)
- ☆市民にとって、利便性の向上となるような→ ☆利用率が低いところを見直し、無駄を無くすような→ ☆高齢者ドライバーが公共交通機関へ、移行したくなるような改革→ 期待はしていませんが、本当に必要な実態に側した改革を願っております。(60 代 草花在住)
- 今は、自分で自動車を運転していますが、いずれ、タクシー、るのバスなどを利用すると思う時に、料金、運行コースなどがとても気になります。後、大きな物を買った時にいっしょに自宅に戻りたい時など荷物も運べるスペースのあるワゴンタイプの車もいいですね。(60 代 牛沼在住)
- ただし、今は自分の足で出歩けますが、これから先が心配です。タクシー等の補助がしていただければ幸いに存じます。(70 代 瀬戸岡在住)
- 今現在は自家用自動車を自分で運転して自由に出掛ける事が出来ているので、たまに、公共交通を使う時に、不便を感じる事がある程度であります。この先、公共交通に頼る様になった時、スムーズに移動が出来る様になっていたらいいなと思えます。遠くない将来の事ではありますが。(50 代 二宮東在住)
- 様々な補助制度があるのは、特に高齢者や自家用車がない方々には良いことだと思うので、交通政策の積極的な検討は賛成します。市税のばらまきにならないように、必要量だけを効率的に配分できる仕組みを検討してもらいたいです。(40 代 二宮在住)
- るのバス、乗るだけ貧乏くじのようなものだ。○年以上うんちくたれているだけで何も改善されていない。イオン日の出に商業を秋川は打撃されているようだが、タクシー券年に 1000 円を 24 枚出す等、得だと思えるサービスが皆無すぎる。ほとんどのあきる野市民が得と思えるサービスに公共交通機関がなるのならいいが、このようなアンケートを協力していても何も解決されていないので、むなしくなる。(30 代 草花在住)
- 医療センターの経営にかかる一つとして交通の便がより良くなっていけば、利用する患者も増えて行くのではないかと。タクシー、自動車(自家用)など他人を必要としなくても一人で出掛けられると思えます。(70 代 野辺在住)
- 高齢になったら公共交通機関を利用するようになると思えますので、よりよい交通政策をお願いします。(60 代 小和田在住)
- 自身は平日は電車通勤、休日は必要あれば自家用車を使えるため、市内での移動において特段の不便は感じていない。しかし今後、使いがってのよい公共交通手段は求められる方向にあると思う。・観光とセットになったコースがあってもよいかも知れない。(40 代 下代継在住)
- イオン等無料のバス送迎(東秋留駅~西秋留駅~イオン)午前中、午後 2 回位あれば車を使用しない。(70 代 二宮在住)
- 家施の送り、迎えを実施していますが近所の人を乗せたり、のせてもらったりできるコミュニケーションがとれる仕組みはできないかと考えている。駅でも同じ様に待っている車が多く、とめる場所もないので、同じ方面で乗合ができないかなと考えている。今の時代、ラインやネットが普及しているので仕組みはできないかなあ…(60 代 牛沼在住)
- ・今はまだ自転車に乗れるのでアシスト付きで坂道ものぼれるが、雨の日等は使えずタクシーで外出するしかない。日常的に自転車に乗れない時も来ることを思うと、あきるの市に住み続けるには公共交通の充実を願わずにはいられない(80 代以上 留原在住)
- 拝島駅直通バス・モノレール・複線化 JR (50 代 山田在住)
- るのバスみたいのではなく、普通車が通れるところをまわって下さい。お使いの往復が、良いので、決まった時間、来る様にして下さい。それまでは、免許返納出来ません。(70 代 小和田在住)
- 交通の充実、高齢者、障害者にとって不可欠だと思います。ぜひ、充実した状況をお願いします。個人的には、①タクシー料金補助がとてもよいと思えました。(60 代 小川在住)

- 今回のアンケートで、あきる野市も、様々な交通利便性を高める為に実験したり、その結果を公表しており、心強く思いました。私は現在は健康ですが、加齢していった先の未来や、万が一のケガによる障がい等で、今以上にこのようなインフラが必要になることも考え、今のうちから、交通施策を支援していきたいと考えています。アンケートに割いた時間が無駄にならないことを願って書きました。よろしくをお願いします。(30代 原小宮在住)
- 電車の本数が少ないのなら、拝島駅まで電車以外でも行けるようにしてほしい。(40代 雨間在住)
- あとオンデマンドでもよいので夜間帯市外の駅(特に八王子)からのれるとよいです。滝山街道周りでひよどりやま経由なら八王子も近いので八王子からバスのアクセスが便利になればあきる野の住む価値も少し上がりそうではないですか。市内どこでも利用可能なサイクルステーションがあればちょっとの外出も観光の人も気がるにつかえてよいのではないですか?自然も多いのでサイクリングに、自元の足にもなるしよと思います。(40代 二宮在住)
- 高齢者が運転しているが日常生活の買物がこまる。車がないと出来ない人が大勢いる。返納しろ、云と云われても出来ないと思う。返納したかわりに、タクシー券など配布したりしてくれたら返納者が増えると思う。高齢者の運転は本当に怖い。でも返納したら日常生活がこまる人が増えていると思う。返納してもらいたいなら、対策をきちんと考えてからにして欲しい。(70代 平沢在住)
- 自家用車で移動する方が多いと思いますが家族がなく、自身で移動の場合、公共交通の整備を是非、お願いしたいと思います。雪が降った場合、車が出せません。日程が決まっている場合(変更不能)は公共交通が、整備されていると、とても更利です。(70代 引田在住)
- 公共交通の便数が少ない為、不便で自家用車になってしまう。(60代 伊奈在住)
- 時刻表がすぐ調べれる(簡単に)若い方 or スマホなどになれる方向けとお財布に入るサイズの時刻表(お年寄り向け)など…使う側がわかりやすい物があると使おうと思う。賃貸のため、回覧板などがまわってこないで、賃貸の方には、掲示板にはってもらうなどがあると、より周りの方が知れると思います。(40代 伊奈在住)
- 自分も含め高齢者に対し、通院や買物の支援が必要な住民に対し、ドアツードア対応が今後必要になると思います。大型の車でなくとも、軽タイプの車等の利用でも良いのではないかと思います。ぜひ検討をお願いします。(60代 草花在住)
- 八王子へのアクセスを整備して欲しい(60代 油平在住)
- 五日市線やバスを利用するが、立川・八王子駅と自宅との所要時間が2時間近くかかる。これが40分以内になればいいと思う。(80代以上 三内在住)
- あきる野市は東西方向に長く、市街地から山間部まで地勢的な変化が大きい事と過去に秋川と五日市との合併を経たこともあって地域風土的にも多岐多様である。公共交通のあり方にしても、同一施策では対応しにくいという地域だと思えます。その特性を活かして、たとえば近隣の市町村と相互乗り入れをして「線」のつながりから「面」のつながりに広げた「西多摩エリア」としての対応になるような展開も必要かと思えます。経済的な制約もあるでしょうが、同様の問題に悩む全国の類似エリアに向けた先駆けにもなれるような取組みに期待します。(60代 野辺在住)
- 秋川駅近くの住いなのでそして 80 才でもまだ運転できるので今のところタクシーもるのバスもあまり利用しないで済んでいます。でも近い将来運転できなくなるだろうことを考えると心配です。色々と住民の移動手段を考えて下さっていることを大変ありがたく思います。よろしくをお願いします。(80代以上 雨間在住)
- 若い人や働いている人にとって五日市線の本数が少ない事はとても不便であります。又、高齢者の方は運転ができなくなり、買い物や通院に困っている話を多く聞きます。るのバスの本数も少ないと。しかしタクシーを使用するとお金がかかり使用することができないと言われます。通院するのに家族に仕事を休んでもらわないといけなく。(気も遣い頼みにくいと)買い物にも苦勞されている様子です。(帰りの荷物も重い)その為タクシー料金の補助やデマンド型交通など検討してあげてほしいです。免許返納したくても生活できないからと返納できない方も多いです。今後事故にならなければと思います。費用がかかり大変なことばかり書いてしまいましたが申し訳ありません。ご検討どうぞよろしくお願い致します。(40代 二宮在住)
- 市内全域が便利になるような施策を制度化して欲しいです(60代 伊奈在住)

- 4つの施策は、高齢者に向けたものを感じる。通勤、通学の早朝の利用は不可能ですよね。免許証を返納する（した）方達に向けたサービスに目を向ける事は賛成できるが、若者も気軽に利用できるようにしていただけたらうれしいです。今のままでは自家用車が手放せません。（40代 原小宮在住）
- 電車の利便性は本当に何とかしてほしい。京王線や中央線を主に使う地域から引っ越して、子育てをしていると、この先、子供が進学する際等、交通の面で選択肢が狭くなりそうなので、決して住みやすい子育て地域ではないと感じます。今は、自分が30代と身動きに困らない世代ですが、年をとった時、車に乗らなくなった時、住んでいくには不便。（30代 上代継在住）
- 私自身は市外へ車で出掛けることも多い為市内のバス等の交通政策が変化したとしても変わらないと思いますが、祖母は市内の用事が多く、運転もできない為気軽にタクシーを利用できるようになれば安全かつ便利になると感じました。（20代 山田在住）
- 免許返納を促すためこういった施策を是非検討して頂き進めて欲しい。（70代 留原在住）
- 若い子がどんどんいなくなってしまうので、自分が年をとったら病院などに行くのに、バスがあれば、助かります。（50代 入野在住）
- 伊奈の大上地区で駅までも遠く、バスもないので、公共交通の導入をおねがいします（30代 伊奈在住）
- 草花折立区域公共交通実証実験の結果、計画目標1日延べ乗員60人が2.47人でしたが住民のニーズは非常に高い筈が、結果は低調であったが、分析が不足しているとの認識で、この事は事前計画と住民行動分析が不足していたのではと思います。日本の各市で同様の活動がなされている中、当市では自家用有償旅客運送に今後注力し、永続的な活動で財政に負担を少なく、タクシー料金補助・ミニバス定時定路等の従来型の交通を単に財政支援する形は避けるべきと考えます。（70代 野辺在住）
- 必要とされる場所にしっかりと行き届いて欲しいです。特に高齢者の方が多い地域だったり、小さいお子さんがいる方の所だったり。（40代 伊奈在住）
- 市内移動の為に補助などを交通政策で対策して下さい。・自動車利用が主になってしまっているの、公共交通、タクシーを手軽に利用出来る政策を期待しております。・公共交通利用者への補助などです。JRやバスなど主に。（70代 伊奈在住）
- 自分は3月で80才になります 足腰元気なのでタクシー るのバス その他お助け交通機関必要ない状態ですが具合悪くなった時には状況変わってくると思います 必要としている皆様に良い解決、政策をお願いします（70代 引田在住）
- 八王子方面にアクセスしやすくなる施策をお願いいたします。（30代 油平在住）
- るのバスと五日市線と西東京バスなど、全てにおいての本数増便と、終便時間の延長を、してもらえたら、とにかく助かります。（50代 二宮東在住）
- 利用者が少ないと無駄な交通政策になると思う。（70代 館谷在住）
- あきる野市には、総合病院が公立あきるセンターしかありません。近くの病院（例）昭島にある徳州会病院・東海医大病院、福生病院、その他… にかかるともたくさんいます。何らかの交通手段で、これらの病院に車がない人（運転できない人）でも、行きやすい手段があればと日頃思っています。（60代 上代継在住）
- 老人会では免許返納で催物に参加が出来なくなっている人が多くなっているの、るのバス、デマンドは早期に実現出来る様をお願いします。（80代以上 野辺在住）
- あきる野という地に住むと決めた時点で、自家用車は必須であり、初めから公共交通機関に頼るという考えがない。お年寄り中心の政策なら、その年代を対象にしてほしい。若い人は電車、バスの本数さえ増えれば大分満足するのではないかと。（40代 下代継在住）
- 自分はまだ運転が出来るので、あきる野市に住んでいても何も不便を感じる事はないのですが年齢を重ね、いざ免許を返納と思う時が来ても、交通の不便さで返納を先送りしてしまうと思います。実際に母も75才ですが、「免許が無いと不便だし…」とまだ運転をつづけています。るのバスの本数をふやすなり、かんたんな送迎など、気軽に出かけられる状況を作っていただけたらと思います。五日市線の本数は1時間にあと1本でも増やしていただけたら利用する選択肢の1つになると思います。本数が少ないから利用しない。利用者が少ないから本数が減る…負のループだと思います。（40代 野辺在住）
-

- 今の自分年齢で考えると難しいが、高齢になれば大変なことだと思う。土地柄もあるので乗り合いバスやデマンド型交通が適していると思うが、コロナの状況が続けば見通せない。幼い子どもがいる世帯や高齢者のニーズを吸いあげてほしい。市内でも地域ごと課題がちがう。(30代 伊奈在住)
- JRもバスもるのバスも、あまりにも本数が少ないので、自動車がなければ通勤も買物も通院も本当に不便です。今はまだ40代なので運転ができるので生活できていますが、60代、70代になる頃も今と同じ様であれば、もっと利便性の良い所に転居も考えざるを得ないかもと不安があります。何をすることもお金がかかるので大変だと思いますが、もう少し公共交通が便利になるとありがたいです。(40代 原小宮在住)
- 高齢者が増えてきていて、運転を見ている不安を感じるもののがかなり多いと感じています。運転をせずにすむ環境整備がととのう事を願います(40代 下代継在住)
- 公共交通は便数がある程度ないと利用者は増えないと思うし、現状私もるのバスは乗りたい時間・曜日に便がなく、乗ったことが残念にならない。是非今後改善して欲しい。(40代 引田在住)
- あきる野市内の病院に行きやすくなるような交通政策をお願いしたい。スーパーや公共施設に気軽に行けるようにして欲しい。(30代 伊奈在住)
- 交通弱者に対して、タクシーの補助、バス料金の軽減等は、必要であると思うが、自家用者保有世帯が都心より多い、あきる野市では、無理に交通政策を押し進めなくて良いと思う。(60代 菅生在住)
- 通院専用の公共交通があると良いと思う。(50代 秋川在住)
- 駅まで徒歩で約25~30分時間要するので交通量の多い道路以外に運行してほしい。(80代以上 引田在住)
- 都心が何故、便利と言われるのか、一つには交通網が縦横無尺に行き渡っているかと思う。これから数十年先の必ずやってくる高齢化社会を見すえて一自治体として鉄道は無理としてもバス等の公共交通網を市内のあらゆる所に…例えば各病院巡回コース、買物等のスーパー巡回コース、通勤・通学のための駅巡回コース等々の目的別に充実(便数、運行時間等)出来れば、自家用車に頼らない便利な町になると思えるが…。(70代 秋川在住)
- 現在は、自家用車で通勤、通院、買物などをしています。もし運転できなくなった時のことを考えると行きたい場所がバスのルート上にあればバス利用するかと思いますが体力面のことも考えるとタクシー又は、デマンド型交通の利用になるのではないかと思います(60代 雨間在住)
- タクシーも以前に比べ台数が極端に減ったように感じています。高齢者の多い留原地区に住むものとして、台数の確保や助成金等今後を見据えた計画を立てて頂ければと思います(20代 留原在住)
- 現在は運転して自由に行けるので特に市内公共乗物について切実な要望はないのですが、高齢になった時にこのようなサービスがあると、とても助かると思います。(40代 瀬戸岡在住)
- 鉄道やバスの便数が少なく不便を感じる もっと便数を増やせば利用したいと思う 改善していただきたい。そう願います…(40代 引田在住)
- 自宅からのバス停まで歩いて行くにも坂があったり、15分かかります。自家用車が運転できる間は良いですが、デマンド型交通を是非お願いします。(70代 雨間在住)
- 青梅線、中央線の駅付近を目的とすることが多いので、五日市線の増便は難しいと思うので、福生駅、羽村駅までできるだけ安価で、利便性のあるサービスの充実を望みます。(20代 菅生在住)
- ・自家用車を自分で運転できるため、公共交通機関を利用する頻度が少ないです。今はほとんど利用していませんが、歳をとったときにデマンド型交通があれば通院や買い物に便利だと思いました。また、駅が自宅から遠い人などは公共交通機関を利用することも多いと思うので様々な交通機関を利用できるのはとても良いと思います。(20代 野辺在住)
- 高齢者が増加するこれからの時代、高齢者の免許返却もスムーズにいくようにするためにも、市内のどこに住んでいても、公共交通を生活の中で便利よく使えるようなしくみをぜひ、作ってほしいです。(60代 雨間在住)
- 高齢者が住んでいる地区(例えば下代継や上代継の川近くなど)バスの利便性などが無いので、結局自分で運転する様子が見られます。自分も老いた時を考えるともう少し公共交通を利用出来る“市”だいたいなと思います。(50代 上代継在住)

- 現状、自家用車を自由に乗りこなしている為、電車・バス・タクシー等、公共交通機関を利用する頻度は少ない。しかし、自分が高齢になった時、近隣に身寄りもないことを考えると、今のうちからアンケートにあった公共交通の利便性が高まっていると大変助かると思う。(40代 伊奈在住)
- 84才です 両足人工関節の為、バス、のバスつごく不自由です 車のバスだけでも通って来れるとたすかります。牛沼は交通の便がありません(80代以上 牛沼在住)
- 子供の頃から、電車もバスも、少ない便数で育ってきたので、あまり気にしてはいませんでした。大人になってからは、自家用車で移動をしているので、電車、バスの利用はより減っていました。これから、年齢が上がるにつれ、自動車の運転が出来なくなった時に、今のままの便数だと、今後の生活に不安を感じます。又、高齢の両親に、ネット予約等はなかなか難しい所も、不安に思う所です。ぜひ、住みやすい、あきる野市になるよう、アンケートを役立てて頂けると嬉しいです。宜しくお願い致します。(40代 山田在住)
- 今、私自身は30代なので自家用車で外出が来ていますが、歳をとって免許を返納したら、あきる野市はとても住みにくい街だと思います。車のバスは大きな道路からはなれた所に住んでいる人には利用しづらいと思う。(30代 伊奈在住)
- 交通弱者対策、高齢者対策として、公共交通の充実が必要かと思いますが、「受益者負担」の考え方で進めたいです。(40代 原小宮在住)
- 子育て時期は、遠まわりでも、車のバスを利用させていただきました。今は、軽自動車を追加して、車での移動がほとんどです。ご近所の高齢で免許返納された方を見ていると、このコロナ禍で、JRの駅まで近い地区であっても、大型スーパーまでは距離があり、色々大変の様子をみていて、将来を考えると転居も考えることがあります。このアンケートのような交通手段が充実していただけると、助かる方がたくさん、いらっしゃると思います。家族の出勤や通学が、立川方面のため、拝島駅側での買い物、通院に自然となっており、市内のスーパー、病院へは行かなくなってしまいました。残念だと思います。車がないと移動できない 市内をうまく利用できるような実現に向けてよろしく申し上げます。(50代 野辺在住)
- ・公共施設→公共施設の移動は可能？ ・タクシー料金補助が一番魅力かも。(20代 牛沼在住)
- 南北交通網の整備と東西交通幹線の充実を図る。(80代以上 油平在住)
- 高齢化社会に向け、地方自治体が、真剣に交通機関の改善、利用効率向上に取り組んでいる姿勢は高く評価します。残念乍ら現在の公共交通システムを正しく理解していない自身が本アンケートに回答することは正しくないと考えますが、感じている範囲で回答させて載せました。どの様な形で改善・反映されるか判りませんが我々高齢者が、公共交通機関の充実により行動範囲が少しでも狭くならない自治体の方針に敬意を表すると共に感謝します。(当地に転居して来て満足・充実感を味わっている者です) 交通機関は理解不足で評価不足でした。(70代 秋留在住)
- 現在地に住み、今後交通機関利用についてどの様な考えをもっているのか設問にほしい。次を見て計画を立ててほしい(70代 乙津在住)
- ①交通ルートの設定についてできる限り聞き取り調査や説明会を希望します。 ②各交通の費用の個人負担は低くすぎず高すぎずの設定をお願いします。 ③今回の様な調査によりあきるの市の交通政策がさらに良くなる事を望みます。(70代 二宮在住)
- MaaSとあったが、この地域ではまず既存の交通手段(鉄道・バス)をまずテコ入れすべきだと思う。・モノレール誘致を最近耳にするが関心がある、JRがある意味「独占」してるから殿様商売となる。(40代 館谷在住)

3) まちづくりと公共交通の関わり合いに関する意見

- お年寄りにも大切なことだが、若い人が乗ってこそ財源が潤うと思う。あきる野市内に魅力があまりない。だから若い人は市内の移動は市内の交通を使わない。「今日バスに乗って、公園に行こう！」みたいな公園ができて、バスがあって、カフェがあって、みたいなまちづくりがされるべき。使えない道路（できてるのに）があって、それこそ無駄。（30代 草花在住）
- 交通政策も大事ですが、住みやすい町にするべきです！その為には、土地の区画整備、主要道路の開発、商業、商店の誘致、高校、大学などの誘致、住宅地の整備など計画的に進めれば、人が集まります。そうすればるのバス、在来交通機関の利用も増え、問題はなくなります。現在は全く住みにくい町と言わざるを得ません！ ☆五日市線の周りには畑が広くありますが、何十年もそのままです。休耕地の畑もずいぶんあります。いつまでこのままほっぽらかし状態が続くのでしょうか？ここに会社、工場、学校などを入れれば、多勢の人が集まります。そうすれば五日市線の利用も増えます。便数も増やすでしょう。複線の必要ともなるでしょう。その為には一刻も早く、線路添いの土地計画がないと住宅が建ち大変なことになります。モノレールを呼び込むポスターが貼られています、今のままでは夢物語です。あきる野に来る目的がないのですから営業になりません あきる野の人口も増えないのですから利用も無いのです。スーパーマーケットを増やさないと大災害時の食料支援拠点がなくなります。（60代 引田在住）
- 公共交通（鉄道・バス）は、最低でも1時間に3本（20分に1本）無ければ便利さを感じません（五日市線が1時間3本から2本になった時に皆感じたと思います）。あきる野市は土地が安いので、現役世代なら駐車場を借りても、月5000～7000円なら、自家用車を持つと思います。ここが根本的な問題で、現役世代が公共交通を敬遠してしまい鉄道もバスも本数が少ない原因かと思います。公共交通が不便と特に感じる世代は、自家用車の運転を控え始める高齢者の方が多いかと思います。ところが、この世代になると、バスが無料で乗ることが出来るシルバーパスが交付されるので、無料で乗ることを前提に高齢の方を中心にバスが不便、本数が少ないと主張します。この無料というのが曲者で、結局、るのバスやタクシー補助、デマンド型交通など財政を投じて主たる公共交通の利用者である高齢者の方が無料パスを第一利用手段にしてしまうので、いまいち新たな交通手段の利用者が増えない原因の1つになっているかと思います。例え100円でも無料には勝てないと思います。そんなバス会社もシルバーパスの補助金が十分で無い為、本数を増やしたり、経路を増やしたりすることには消極的かと思います。大切なのは、あきる野市自体を魅力がある市にすることであり、工場や企業誘致を積極的に行い、人の流入を積極的に行い、また日の出のイオンモールみたいに商業施設を充実させ、雇用を生まなければ、公共交通を利用する人自体が増えません。市に流入する人を増やさないと、いくら税金を使って公共交通を充実させようとしても無理があるのではないかと思います。（40代 油平在住）
- 青森市のコンパクトシティのように、全ての市民に公共サービスを一率に行うには人口減少の中無理がある。秋留台地に集合住宅を作るなど、水道、下水道電線等の劣化対応をして、未来100年位備えることが必要。（60代 三内在住）
- 人口が少ない事は承知してますが、人口を増やさないと、公共交通自体成り立たないので、根本的な所から再考して頂かないと、利便性が上がらないのではと思う。（40代 秋川在住）
- 1) かなり先と思われるが、モノレール延伸構想に対して本市南北方向の人・モノの移動のニーズを把握しておいた方向良いのでは？また、市内外の人・モノの移動に関する基礎データを持った上で、るのバスやデマンド交通のあり方を形作るべきでないか。 2) 公共サービスとしての交通補助・支援を各市町村で行なっているが、病院・行政施設中心に考えが集中しすぎと思われる。税の公平な享受の為に、ベーシックな施設（スーパー、宅急便営業所、診療所、花屋、ドラッグ店等々のエッセンシャルな商業施設）を含めるべき。（70代 野辺在住）
- 交通政策とありますが、東京の一市町村として生活、仕事、自然、文化、観光などと同じにあきるの市が本当に魅力ある市にならなければ公共交通も発展もない。青梅線の方がずっと良い。（70代 五日市在住）
- 市の都市計画・開発計画と交通政策が合致しているのか不明（60代 下代継在住）

- 市の公共交通に関する一考察 日々ご苦労様です。私は未利用者ですが高齢（80歳）になり自動車を処分し、行動範囲が狭くなった者です。こういう人は意外と多いのではと思います。先ず現状分析でどのようなニーズでどのような場所・時間に移動しているか。利用者数は？そのうえで次の観点からの試案です。年寄りのつぶやきです。（狙い） 1, 市民サービスの向上 2, 地域商業施設の活性化 3, 高齢者の閉じこもりを減らし・健康寿命維持・向上。（現役世代の減少。医療費の圧縮につながる）又交通弱者の支援 4, 市の行政経費の軽減（現行のバスの事業費・利用状況が不明ですが） 5, 定時の運行を確保し利便性を向上させる。（わかりやすさが大切） 6, バスの有効利用（どのようなレンタルなのかわかりませんが）運転手をどうしているかわからないが仮に職員としていると人件費だけでも多額になるし、車両の購入・維持には相当の経費が掛かる。従って運転手込みのタクシー事業者に委託のほうが合理的。（地元事業者の支援にもなる）（具体案）現在の具体的なデータがないのでラフスケッチとしてみました。 1, 幹線道路又は一定の路線を東西方向右回りルート及び左回りルートを定時（例えば10時から17時まで1時間毎に日8回運行する）に1循環させる。行く場所によって早くゆけるルートを選択できる。同じバスストップへ16回通る（結構多い） 2, 利用者数が少数の場合は2時間間隔 3, タクシー会社とタイアップしマイクロバスを巡回委託 4, バスには側面にコマーシャル代を頂戴し掲載（イオン・東急ストア・瀬音の湯・いなげやなど） 5, 主なバスストップは公共機関（市役所・公立病院・体育施設など）商業施設等スポンサー優先バスストップ設置 なお、タクシー助成制度は事務の煩雑さ（特に高齢者には）などあり有効性に疑問です。例えば交通不便地でのワクチン接種など行う場合は日にちを指定しマイクロバスを運行させる措置をする。施策2について1年間で601人（日平均2.47人）*100円=60,100円 借り上げ経費？空で走る日が多い？仮にタクシーを一周5,000円*5回=25,000円*365日=9,125,000円/年（運営事業費概算タタキ台:端数切捨て） 支出 マイクロバス運行 10,000円*16回=160,000円*365日=5,840万円/年 タクシー運行 5,000円*4回*4か所=80,000円*365日=2,920万円/年 計 8,760万円 収入 マイクロバス:運行利用者3人*16回*100円*365日=175万円 タクシー運行 2人*8回*100*365=58万円 広告 10,000円/月*2広告主*12月=24万円 計 257万円 収支事業費 8,504万円 費用対効果を勘案して運行回数等検討する 思いつくままにメモして見ました。（80代以上 二宮在住）

4) JR 五日市線に対する意見、要望

- 電車の本数がもう少し増えると便利。（20代 山田在住）
- 昼間帯の1時間に2本は少なすぎる。休日、土日はそれでもいいが平日の通勤通学時間帯には便数を考えていただきたい（40代 野辺在住）
- 五日市線の始発は他の線に比べて出発時間が遅いので、30分程度早めてもらいたい。（40代 野辺在住）
- JR 東日本に対して、五日市線の増便を強く要望する。①朝、夕の通勤、通学の時間帯に1~2本の増便。②昼間の時間帯には、1~2本の増便。（60代 雨間在住）
- JR の本数が少ない！ 拝島での乗り継ぎが悪い！ ・東秋留の踏み切りを改善してほしい！（出発時刻前に閉まっていて通れない）（40代 秋留在住）
- お願いだから、東京行き（立川行き）と拝島からの武蔵五日市行きの電車をふやして！あと平日ものれる速い特別便もほしい。もっとのりかえ不要な直通列車もふやしてほしい！（20代 瀧上在住）
- 五日市線の本数が少なくなるようですが、せめて、朝一本の東京行きはなくさないで頂きたいです。（60代 入野在住）
- 五日市線の本数を増やして頂きたいのと、五日市から東京まで行ける便を増やして欲しい。（20代 小川在住）
- 都市部へのアクセスは、歴史のある五日市線の存在価値は多大なものです。今後さらに、東京直通行の便数の増加を期待します。（70代 五日市在住）
- 五日市線の増便（1Hに4本）（70代 野辺在住）
- まずは五日市線の本線を増やすのがよいのでは。五日市駅より東京行きがなくなると聞いたが、ますます不便になると思う。（30代 入野在住）
- 台数を増やしてください。（10代 山田在住）
- JR 五日市線の日中の便数を増やしてほしい事と立川駅までの直通を増やしてほしいと願っています。（80代以上 二宮在住）

- 五日市線の増便・乗りつぎの悪さを良くして欲しいと強く要望します。(50代 瀬上在住)
- 6~7時の朝通勤ラッシュなのに20本に1本は不便です。最低でも10本に1本電車を増やしてほしいです。立川発の武蔵五日市電車を増やしてほしいです。必ず拝島で乗り換えるのがとても面倒くさいです。武蔵増戸にエスカレーターがついたらとても便利だと思います。駅のトイレを直してほしいです。待合室がほしいです。始発の電車は5時前の電車 終電は0:15分ぐらいの電車をつくってください 乗り越しの機械の
- 五日市線で拝島駅到着直前に電車が大きく左右に揺れるが、運転手によって(運転技術)かなり違いがある。気を使える運転手だとあまり大きく揺れることがない。気遣い運転技術を教育してほしい。(50代 野辺在住)
- 五日市線を複々線化してほしい。(50代 野辺在住)
- 五日市線の複線化の実現(80代以上 引田在住)
- 五日市線、待ち時間が多く、①拝島で5分 ②東秋留で6分またされる。①は東秋留へ進める ③秋川など進めてほしい(60代 牛沼在住)
- 五日市線の増便(30代 雨間在住)
- ・五日市線が転入して来て30分に1本が20分に1本になり、今は30分に1本です。10分の差は大きい。せめて20分に1本にもどしてほしい(80代以上 留原在住)
- JRの日中の本数は必ず増やしてほしい。(60代 秋留在住)
- 五日市線の本数が減ってしまい以前に比べて日中の利用が不便になってしまいました。せめて20分に1本の電車が来るようにしてもらえたら助かると思います。(40代 小川在住)
- 拝島駅での、西武線と、五日市線の乗り継ぎをもっと良くしてほしい。東秋留駅南口を開発してほしい。(ロータリーの整備等)(40代 雨間在住)
- 今はコロナのため、なかなか利用できていませんが五日市線の接続が悪く、帰りに拝島駅で待たされるのが嫌でした。これ以上五日市線の減便はしてほしくないです。(50代 五日市在住)
- ”次に鉄道です。数年前のダイヤ改正以後、日中の電車の本数が1時間あたり3本から2本に減便され、立川が非常に遠くなった気がします。ダイヤ改正以前は、秋川駅から乗り換えを含め最短20分で立川に行けたのですが、今は早ければ30分、乗り継ぎが悪ければ1時間、電車に乗り遅れば1時間半かかります。以前なら、1時間半あれば東京駅まで行けました。立川が遠くなった気がします。また冬場の拝島駅での30分は、寒さに凍え辛いです。一方、立川への道路環境は、道路が整備され、また青梅・羽村・日野・八王子などの工場が撤退したせいか、渋滞が緩和されたと思います。このため、自家用車利用で立川へ行くのは非常に楽になりました。現在では、駐車料金を多少払っても自家用車を利用して立川へ行くことが多くなりました。極端に言えば、飲酒と伴わなければ鉄道を利用しなくなりました。
- 五日市線の増便・複線化については、便数が少ないため、五日線を利用しようという気持ちになりません。もし青梅線のように1時間に5・6本あれば、青梅線と同等のブランド力が付くのではないのでしょうか？現在、宅地開発が進められている中、人口増加が見込まれています。利便性を上げ、利用者を増やすのが、今後の五日市線存続の鍵だと思います。複線化に際しては、土地収用の他に、立体高架化や地下化、部分的複線化でも対応できるのでないでしょうか。技術的には、モノレールの高架化やトンネル掘削、山の切り崩しができるのですから、五日市線の高架化や地下化は難しくないでしょう。用地の宅地化が進み、権利などの問題が複雑化する前に、何等かかの計画が打ち出されることを期待します。(50代 雨間在住)”
- 五日市線をもっと利便性の良い方向にしないと、若い人達が離れてしまうと思う。人口が減って衰退してしまいそうで、心配。(70代 留原在住)
- 日中の五日市線の本数の増加(2本/1時間を3本/1時間に)(60代 瀬戸岡在住)
- 何と言っても「五日市線」の複線化が無理であれば、せめて増便は具現化してほしい！(60代 野辺在住)
- 五日市線は沢山の学生も利用しており、他、都心へ通勤している方等、なくてはならない路線だと思います。その為、アンケートにて回答したような、改善をして頂けるとあきる野市の魅力がupするのではないかと思います。(20代 油平在住)

- 電車の本数を増やしていただけると、もっと住みやすくなると思います。(40代 伊奈在住)
- 五日市線の便数が少ない(80代以上 野辺在住)
- JR五日市線の便数を日中でも、3本/1時間としてほしい。便数が減る事で利用者も減る。(50代 洲上在住)
- 五日市線電車が通過しないのに踏切を閉めっぱなしにするのはやめてほしい。(50代 下代継在住)
- 五日市線の終電をもう30分遅くしてもらいたい。青梅線と同じ時間帯の方が、友人とも少しは長く居ることができる。(20代 牛沼在住)
- 電車の本数が30分に1本は、きついです。20分に1本にせめてしてほしいです。(50代 入野在住)
- 秋川駅東側の踏切で駅に電車が止まっている時に踏切の遮断機が下がったままなのが渋滞の引きがねになっている。しばらく電車が動かないのであれば遮断機を上げてほしい。JRへの要望かもしれませんが。(40代 油平在住)
- 五日市線からホリデー快速を無くさないで下さい。宜しく御願います。(10代 牛沼在住)
- ・五日市線の増便と東京行の本数を増やしてほしい (40代 牛沼在住)
- 五日市線の増便、立川直通をおねがいします(70代 留原在住)
- 五日市線、乗車人数が少なく、「30分1本」というのも分かるのですが、都心へ出ていくには、途中の乗換が必須で、しかも拝島駅での接続が悪いときは20-30分くらい次に乗る電車を待たされる事もあります。暇をつぶすのも寒い冬だと一苦勞です。(20代 館谷在住)
- 五日市線の8両のホームを作ってください 東京行き東京始発の武蔵五日市行を復活して下さい(50代 引田在住)
- 五日市線の本数を増やして欲しいです。(50代 野辺在住)
- JR五日市線の本数30分に1本(朝、夕はべつ)は慣れてきたとはいえ“田舎”を感じます。人口少ないから仕方ないのでしょうかね(70代 引田在住)
- とにかく五日市線の本数を増やして下さい せめて1時間に3本でお願いします(60代 秋川在住)
- 五日市駅から立川直通が増えればいいなと思います。(40代 五日市在住)
- JR五日市線の日中の便数の少ないのを解消してほしい。地方でなく都なのに2本、3本では少なすぎる。15分おきにはあってほしい。(50代 五日市在住)
- モノレールの誘致よりも五日市線の増発の方が必要だと思うので力をいれてほしい。(60代 秋川在住)
- 五日市線の利便性が年々悪化している。市としてJRに申し入れして欲しい。・便数の削減・東京直通ダイヤ削減・始発が遅いのを改善してほしい 東京都まで着席して通勤できるアピール必要。(あきるの市の利点アピールにつながると思う) (60代 下代継在住)
- 五日市線の運行本数が少ないことがあきる野市の利便性を著しく悪くしていると思います (年代不詳 居住地不詳)
- 五日市線の運行本数を増し、都内への直通便も増し、都心までの所要時間を短縮して欲しいです。(70代 原小宮在住)
- 五日市線の増便 五日市線の複線化 五日市線の一部複線化 武蔵引田駅のホームの複線化(60代 館谷在住)
- JRの便数を増やす・車両を時間帯により2~6両に出来ないか?(70代 雨間在住)
- JR五日市線の便数を少し増やして欲しい。(30代 伊奈在住)
- 五日市線と、青梅線や西武線など、のりつぎが悪く、待ち時間が長いのが困る。1時間の本数も減っているのだから、さらに不便になっている。通学や、通勤をする人は、あきる野市から通うには、大変なので改善してもらえると良いと思う。(40代 留原在住)
- 拝島駅から、五日市方面へ向う時の、電車の待ち時間が長すぎてこまります。(50代 秋留在住)
- 五日市線をもっと増やして待ち時間を短縮してほしい。JR車内英語放送の外国人向けの「ボタンを押して下さい」を取り消して新型コロナウイルスの時代に合ったものにしてほしい。(50代 館谷在住)

- 五日市線の本数をふやしてほしい。(80代以上 館谷在住)
- 五日市線の便数を増やしてほしい。(60代 五日市在住)
- ①JR 五日市線の増便 ②武蔵引田駅での変換機能を(北口開発での対応は検討していないのか…?) (80代以上 引田在住)
- 五日市線の運行状況を改善し、利用しやすくしてほしいです。(20代 原小宮在住)
- 五日市線を使って通勤しているが、本数が少ないため不便である。本数を増やしてほしい。(40代 小川在住)
- 五日市線のすべての列車を立川駅まで直通させてほしいです。(20代 小川在住)
- JR 五日市線の減便や直通便の減便など、利用者として JR との交渉をして頂きたいと思います。仕事で残業時に五日市線の時刻に合わせて帰宅しなければならず、とても不自由です。(熊川駅を利用) (20代 留原在住)
- JR 五日市線の本数が少なすぎなので昔のようにせめて1時間に3本にしてほしいです。(50代 伊奈在住)
- 五日市線の本数が減った事で増々外出の機会が減り、人も減って過疎化が進みそう。老人しか住まない叔母捨て市になる方向しか見えない。(この為の今後の対策を考えているとしか見えない) せめて立川までのアクセスを良くしないと通学、通勤を含め若い家族の増加は見込めない。若い世代が住めない市は、衰退してしまう。(50代 二宮在住)
- 五日市線の増便と、東京行直通運転の中止は絶対に止めて欲しい!!! (60代 館谷在住)
- 電車を利用する場合、車を福生、立川、八王子の駅の側の駐車場に止めて外出することが多いです。五日市線の本数をもっと多いと助かります。(60代 山田下分在住)
- 昼間は利用者が少ないので6両ではなくもう少し3両位にして動かしたら良いと思う(五日市線) (70代 山田下分在住)
- 五日市線は JR のお荷物である印象(おそらく利用者数は JR からすればさほど多くないはず)このまま放置すればさらに廃れないか不安 (40代 館谷在住)
- 現在通勤はしていないが、五日市線の本数が大変少ない。又、単線により停車時間も長い! (60代 油平在住)
- 電車を利用する事が苦痛な街(40代 瀬戸岡在住)
- 五日市線の立川への直行便を増やして欲しい。昼の時間帯に東京方面から五日市線への乗り継ぎが悪い時は30分程待つことがある。このことを何とかして欲しい。五日市線の本数を30分に1本から西武多摩川線なみの12分に1本(60分に5本。)を増やして欲しい。以上(40代 野辺在住)
- 電車の本数(五日市線)が少ない (50代 秋川在住)
- 五日市線の本数を増やしてほしい。せめて、乗り継ぎをよくしてほしい。・東秋留の駅の南側から行くと、電車がとまっていると踏切がしまっているの、まにあうのに乗れない。止まっている間は踏切を渡れるようにしてほしい。(30代 秋留在住)
- JR 五日市線の増便、ダイヤの見直しをぜひお願いします。(50代 引田在住)
- 鉄道の本数は増やしてほしい。(20代 牛沼在住)
- 五日市線ももう少し数が増え、接続が良くなってほしい。拝島みたいな駅で買い物ができるところが欲しい。(30代 草花在住)
- 電車が30分に1本は少なすぎる。(20代 居住地不詳)

5) バス全般に対する意見、要望

- バスの本数が少なすぎて利用しようと考えたことがないです。以前武蔵村山市に住んでいましたが、そちらの他が便利だったように感じます。(20代 山田在住)
- 拝島から雨間方面へのバスがなくなって久しく八王子←→秋川間のバスは便数が少なくとても不便。このバスと西東京バスの秋川発のダイヤがほぼ同じなので、同じルートでの運行がある様でも増えているわけではなく使い勝手が悪い。(60代 雨間在住)
- 小川や野辺から医療センターに行くのに乗り換えなしで行ける便がほしい。(老人や足腰の不自由な人の為) (70代 野辺在住)
- 地域公共交通についてですが、まずは利便性が良く利用されることが重要だと考えます。利用されなければ、損益分岐点を超える、或いは維持することは難しいでしょう。私は、中国の東北部、黒龍江省ハルビン市に住んでいたことがあります。中国の交通手段は、省と省の間は鉄道、航空機またはバス、省内はバスあるいは鉄道、市内はバス或いは地下鉄または自家用車です。このようにバスが非常に重要視されています(余談ですが、排気ガス対策として、電気バスの普及が進んでいます)。市内のバス事情をみると、10~20分に1本目的地に行くバスがやってきます。ハルビン市は黒龍江省の省都ですから、このくらいのバスの便数があるのは当たり前と言えは当たり前ですが、本数があると積極的にバスを利用しようとするようになります。一方、あきる野市はどうでしょう。路線バスをみると1時間に2本あるいは3本ある路線もありますが、多くは平均1時間に1本を満たしていません。自家用車を持っている方なら、間違いなくバスを利用することなく、自家用車を利用するでしょう。本数が少ないため、利便性が低いとみなされ、バス利用が普及せず、損益分岐点を維持が難しいのではないのでしょうか。またバス料金も鉄道に比べ高いと感じます。赤字を出さないための料金設定になっているのではないかと思います。ぜひ本数を増やすことで、利用が促進され、利用が増えることで採算がとれるようになって欲しいものです。交通過疎地の社会福祉のためだけではなく、通勤・通学・買い物に使えるバスにならないのでしょうか。(50代 雨間在住)
- 現時点では自家用車を自ら運転しているのでニーズはあまりないが、公共バスは少ないし、時間もあてにできないという印象があり、今後必要になった時を見すえて、IT技術とかも活用して利便性の高いシステム構築(運行情報状況のリアルタイム配信など)を期待します。(60代 小川東在住)
- ルートが不便・山の上の方に住んでいるがバスが下なので降りてからが大変。(80代以上 草花在住)
- 東京サマーランドの繁忙期のバスに高齢者が乗車できないのでこのバスを増便した方が良いのではないかと。西東京バスの利用の方が多い？(20代 牛沼在住)
- バス電車にしる本数がちょっと少ないと思います。(80代以上 戸倉在住)
- 良くバス利用して居ますが運転する方ももう少しやさしさがあっても良いと思います前より良くなりましたけれどね!!宜しく願い致します。(80代以上 戸倉在住)
- バスの本数が少ないと思う(70代 高尾在住)
- バスの本数が少なすぎる もっと早い時間、遅い時を増してほしい 電車の始発、終電まで運行してほしい 例 5時代、6時代、7時代、8時代に2~3回 16時、17時、18時、19時、20時、21時、22時、23時、24時に2~3回 一番、社会人が使用する時間に、バスの運行がないのは、おかしい。(八王子方面はちょっとわからない) その時間にバスが有れば私も公通機関がつかえる(50代 高尾在住)
- バスの経路や本数が少ない(50代 秋川在住)
- 拝島行きのバスを増やしてほしい。電車と同じ料金で乗れたら便利だなと思う。(30代 秋留在住)

6) 西東京バスに対する意見、要望

- 西東京バスは本数が少なすぎるので利用したくてもできないので改善していただけると幸いです。(20代 小川東在住)
- 西東京バスの阿伎留医療センター行の増便を節に思います。(70代 小川東在住)
- 西東京バスの早朝バスを拝島駅行ではなく立川駅中央線始発にしてほしい(40代 牛沼在住)
- シルバーパス たいへんありがたいです 東京都の政策ですよね 美濃部さん万才!!です。いつ迄も続きますように ・西東京バスのドライバーさん皆さん感じ良くてありがたいです!! (70代 引田在住)
- 西東京バスが今どこを走行しているのか分かるアプリが欲しい。(10代 草花在住)
- 西東京バスはほとんど利用しませんがどこを、どう走っているのか、わからないからです。全体の路線図がほしいと思います。(公報にでものせてほしいです。)(60代 上代継在住)
- シルバーパスを使っています(時々)時間帯によって誰も乗って無い時は、小型で良いのにと 생각합니다。運転手さんに寄ってですが、余りにもていねいで申し訳ないと思う時があります。年寄りにとっては、とても嬉しく、良い気持で、バスを降ります。(もちろん、その反対の運転手さんもいますけど) 全てがデジタル化に不便を感じます。けいたい、ガラケーを使っている者として、人に頼らざる事になるのが、とても嫌です。電話での応対も出来ると助かります。(70代 引田在住)
- 下草花のバス停を利用しています。福生駅までの平日の本数はほぼ満足ですが、土、日、祝勤務が多いこともあり、土、日、祝の本数は平日並みを希望します。下草花から、阿伎留医療センター、日の出イオンまでの本数を増便を節に願います。病院には薬の関係で自家用車禁止もあり、また近所の方で、イオン勤務者も多いことから。(70代 草花在住)
- 自宅の前には西東京バスが通っているが、1時間に1本と本数も少なく、多く利用している祖母は不便にみえます(20代 留原在住)
- 現在、車通勤ですが…4月から、バス通勤になります。そのため両方の意味で回答いたしました。8時(朝)~5時代のバスの時帯が1時間に、1、2本と少ないので、困っています。(例)油平(秋川駅)~八王子方面(道の駅で下車になるかも?)(60代 居住地不詳)
- 私の住む瀬戸岡は、交通利用は便利です(バス利用です)。・西東京バスの利用をしていますもう少し本数(代田橋経由)を増やしていただきたい。(70代 瀬戸岡在住)
- 八王子市の病院に通院していますが西小川-拝島行が午前1本です。病院の帰り拝島駅~西小川までのバスがありません 拝島駅~タクシーに乗って来ますが、1,800-位かかります。少しでも安くなると助かります。不便です。(70代 小川在住)
- 青梅~五日市バス運行をお願いします。(無理かな?) (80代以上 留原在住)
- 睦橋通りが今の道路になる前は、バス通りでした。(八王子行き)が通っていた。すばらしい都道になったのだから、拝島行き等のバス通りに戻すことが最優先と考えます。五日市方向~睦橋通り~411号で(青梅方向)~秋川駅(北口)にするコースで、福生市方向にするとか。・バスが通っていることで、睦橋通りより、南側の川ぞいの人口も増加するかもしれません。(60代 上代継在住)
- 青梅←→武蔵五日市←→高尾のバス便を運行して下さい。(40代 三内在住)

7) るのバスに対する意見、要望

- バスは目的地までぐるっと回ると時間が、かかるので、行き先をわけたらどうかと思います。乗っている時間が近くなり回り道している感覚がなくなります。(60代 牛沼在住)
- あきる野市内の運行だけではなく利便性のある、八王子駅拝島駅等に行ける交通(るのバス)の運行により、より多くの方の利用が望まれる。(20代 小川東在住)
- るのバス等は、地域的なかたよりがあり市民にとって不公平感があり、又、税金の無駄づかいと感じます。(60代 留原在住)
- るのバスを利用したことがないが、(現在のところあまり必要を感じていないため)近い将来は、もし便利に利用できるのであれば使ってみたいと思う。るのバスのコース停留所などをもっと情報提供するしくみ、方法を検討してほしい。(60代 秋留在住)
- 市内のロケーションが判っていないのですがるのバスは全くナンセンス ルート的に市役所で乗り替え出来るようにし例えば草花コース東秋留駅を経由し五日市街道を通り秋川駅へ行き折り返して市役所へのように乗り替え拠点を作った方が良かったのでは?いまのままではるのバスは全くと言っていい程役に立っていないと思う。きつい言い方で申し訳ございません。(70代 雨間在住)
- るのバスは便数が少なく、一方向のみだからとても不便である為、利用をためらうし、朝、夕の利用したい時間に運行していない!→せめて、五日市方面を除き、逆方向運行の実施を早急に!(60代 引田在住)
- るのバスが少なく(1台)、運行表がわかりづらいので乗ったことがない。近くにバス停がありますが。(70代 野辺在住)
- るのバスの運行について、本当に増便増発を行う必要があるのか甚だ疑問に思います。理由は、るのバスの乗車人数が“ゼロ”の場合は少なくなく、増便増発を行うことは“市のお金の無駄”になりかねないと思うからです。るのバスの増便増発は、るのバスを頻繁に利用する方にとっては都合の良いものかもしれませんが、時に“空気を運ぶだけの箱”になるものに多くのコストを割くことは、果たして適切なことでしょうか。るのバスの存在自体を否定するわけではありませんが、増便増発の必要性について再度検討していただきたく思います。(20代 秋川在住)
- 当面るのバスの利用範囲の増化、便数の増加が一番必要である。(70代 草花在住)
- るのバスの便数も増やしてほしいです。(80代以上 二宮在住)
- るのバスは本数少なく、朝もおそいので通勤につかえない(60代 牛沼在住)
- あきる野市の交通政策については、るのバスが1台運行で利用価値がない。(他市では30分に1本運行している場合も多いのに)(80代以上 留原在住)
- るのバス1台では少なすぎた。早急に増便し、高齢化への対応を望んでいる。(70代 五日市在住)
- るのバスの本数が少なすぎるので増やしてほしい。(60代 秋留在住)
- るのバスのルート、運行時間等不明(50代 瀬上在住)
- 公立あきる野病院にどのエリアからでも行ける形態にしてほしい。イオンモール日の出も近いので病院受診や買い物目的で利用があると思います。秋川駅が起点のルートだと東秋留側の人は1度秋川駅に戻る方向で鉄道利用する形でロスがあり利用しないのではないかと。福生、拝島に行く西東京バスは少なくルートも限りがあるので、るのバスが走るのには助かります。(40代 二宮在住)
- るのバス利用で駅方向に行きたくても大まわりをしなければならず、結局歩いた方が早いので歩いています。(30代 雨間在住)
- るのバスについて 大きい道路の停留所ばかりでなく、小さい道路、住宅地の中などにも停留所があると、歩けない人などに、とても便利だと思います。自分自身が、ここ1年で体調を崩して、つくづくそう思いました。(70代 瀬戸岡在住)
- 今迄るのバスは一度も利用した事はありません。今の所は、利用する事はないので回答は良く解りません。(70代 二宮在住)
- あきる野市は狭い通りが多いが、るのバスが通っているのがすごい。ただ、私の家の近くは通っていないので残念。通勤にはつかえない。(70代 草花在住)

- るのバス増1台、市長の公約であるがまだ増えていない いつ頃実施されるのか（80代以上 野辺在住）
- るのバス等の整備と利便性又多くの人利用する工夫（80代以上 野辺在住）
- 現在住んでいる地区には「るのバス」の運行がありません。今はまだ50代なのですが近い将来自動車が運転できなくなると大変困ります。駅、スーパー、病院などに行けなくなります。（50代 伊奈在住）
- るのバスは高齢の方等が利用することを考慮したルート、運行時間にしてあげてほしいです。・るのバスは市民割引や利用回数に応じた割引があると嬉しいなと思いました。（20代 小川東在住）
- るのバスは使っている人にとっては、もっと増便して便利に使いたいという思いがあると思うが、使っていない人にとっては、まったく関心のないことだと思う。自分で移動する手段のない人、免許の返納を検討している人にとってよい情報提供ができればよいと思う。（50代 草花在住）
- るのバスも利用したいと思うが、そもそも家の近くにバス停もないし、どこを走っているのかも分からないので、増便増発すれば若い世代でも利用しやすいと思う。（20代 牛沼在住）
- るのバスが空席のまま走っているのをよく見ます。通勤時など狭い道ではかわすのが大変です。利用者数をチェックして減便すべきと思います。（40代 草花在住）
- るのバスの増便はぜひともおねがいしたいです。他の場所は（地域は）30分に1本くらいは出ているのでるのバスはすくなくすぎです。本当にこまってしまう。あと電車の時間と合い乗りつぎの良いように走らせてくれるとなおたすかります。今は駅についたらバスが出発してしまうことが多いので、少しよゆうが出るくらいの時間であるとすごくたすかります。よろしくおねがいます。（20代 留原在住）
- 原小宮には、るのバスは、とおっていません。（80代以上 原小宮在住）
- ①家族の中でも、年齢層が異なり、趣味も多岐にわたります。よって現在時間を重要視している世の中であり、ついとということができない場合も多く発生します。そのさいの交通の利便性を考えると、るのバスの必要性は、土、日、祭日にも多いです。平日にしか運行できないというのは時代遅れではないでしょうか。高齢者の人口がますます増えると思われまます。同居している若い世代でも、休日ぐらいは運転したくない人もいます。そのような場合、同居している高齢者はどのようにして外出したらよいのでしょうか。タクシーは割引があっても高いです。そうなること必然的に“るのバス”を頼るようになります。核家族化に合わせた交通政策をぜひお考え下さい。（70代 小川東在住）
- るのバスを病院、スーパーの時間に合わせてほしい。（70代 上町在住）
- るのバスの必要性を感じない。高齢者等、必要とする人が居ることは理解しているが、過剰に配慮しすぎ、税金を多額に投入する事には反対する。区画整理や道路の拡幅の方に注力して欲しい。その方がより多くの市民の福祉の向上に続くと思う。全ての人が納得する事はほぼないので、辻議員のようなノイジーマイノリティーに振りまわされることなく事業をすすめて欲しい。（40代 草花在住）
- るのバスについて。今まで一度も利用したことがありません。その理由は、のりたくても、停留所、時刻等がわからない。また、ルートが少ない。今後、高齢化社会の進展には、より一層の利便性と充実させてほしい。（70代 伊奈在住）
- るのバス等の運行は、市内に限られ、他市町村への行来が不便です。西多摩広域行政圏との会議により、青梅駅、小作駅、羽村駅、福生駅等へるのバスで行けると便利になると思います。このアンケートも、市長の独断で決まってしまうのでしょうか？このアンケートが活かされる様期待します。（60代 二宮在住）
- るのバスのルートを増やす。本数を増やす。（今はコロナなので、ほとんど出掛けていません）（70代 小川東在住）
- るのバスを増便することらしいが、現在るのバスを利用している人、年間で延何人いるのだろうか。本数が少ないので、利用したいときに利用できない。費用対効果はどのぐらいかかるのか。市民が利用したい時間帯、場所 課題が多い。（80代以上 油平在住）
- るのバスは車両購入ではなく、リースを選択してほしい。（60代 下代継在住）
- ”◎るのバス増便…乗継券は良いと思いました。乗り継いだ先の地域便などがあると良いな～と思いました。定期便は既存のバス停間を周り、地域便（小型の車）は山間部や、中に入った地域を周る便。（通勤通学時間にあると良いかも！地域便は乗る時はバス停。降りる時はフリー降車区間（坂の多い所）を作り、ブザーでお知らせした所でおられると助かる

- ・個人的には「るのバス」を発展させるのが1番ニーズがあるかなと思います。るのバス-小型車両を組み合せ、地域のすみずみまで公共交通機関が発展していくと良いと思います。高齢者の人数が今後もっと多くなっていくと思います。交通が発展すると「外に出てみよう」と思うかもしれません。元気な町作りをお願いします。(40代 入野在住)”
- るのバスはいつになったら増えるのか(特に五日市方面)が気になります。(40代 五日市在住)
- るのバスを増やしてほしいです(50代 平沢在住)
- るのバスは、時間がかからないコース別にしてほしい。台風で五日市線が止まってしまったときのバスを増便してほしい(50代 館谷在住)
- 私は、まだ利用していませんが、年配者の方々の意見を伺うと「るのバス」は、とても便利だとの事。ただ増便やルートの見直しなど、耳にします。いずれ、自家用車を使わなくなった場合長いルートではない、「るのバス」があるといいなと思っています。地域の為にありがとうございます。(60代 五日市在住)
- るのバスは、本数が少なすぎるため利用したいとあまり思わない。たとえ、1本(1台)増でも、あまり変わらないと思う。利用したいと思うには、1時間に1本は必要。(50代 三内在住)
- 町内から運行コースまで出かけるのが大変 1日の内午前・午後各1回は、町内に回ってほしい。(40代 伊奈在住)
- ③コミュニティバス(交通)導入に際しての都・県の補助は…?(80代以上 引田在住)
- るのバスを増便してルートにイオンスタイル日の出を組み込めば利用者が増えると思います。あと休日も運行してほしい(60代 引田在住)
- るのバスのような定時に決まったルートを運行するバスは、本数も少なく、ルートもう回しているため利用しにくい。(40代 小川在住)
- るのバスなどあまり人が乗っていないように思うが、もう少し改善の必要があるのではないかと税金のむだ使いなのでは!(70代 引田在住)
- るのバスの新規開設が行われる場合には、乗降場所ルートを考えて欲しい・利用した事かない。近くに乗降場所があるのか分かりませんがルート時刻表、保存版があるのでしょうか?(60代 二宮在住)
- 今現在は車で市役所等行っていました、高齢者ですのでのバスを便利にして下さるとありがたいです。(70代 野辺在住)
- るのバスの存在は否定しないが、結局お年寄りしか使っていないのでは?デイサービスの無償輸送との融合等も検討してよいのでは?タテ割り行政や自セクション内だけで完結させることは難しく、二重投資やムダの原因となる(40代 館谷在住)
- ②市内の循環バスの増発車を。(30代 五日市在住)
- 父が免許返納の時期に来ているのでバスの便が良く成ればと思っている。るのバスの増便、増発に期待しています。(40代 留原在住)
- 土日のるのバスを運行してほしい、(30代 草花在住)

8) タクシーに対する意見、要望

- タクシーが減った気がする。すぐにつかまらない(60代 牛沼在住)
- 夜おそくなると、五日市駅のタクシーが無く、とても不便に感じます。歩いて帰れる距離では無く、近頃は、野性動物も出没するので、不安です。(50代 五日市在住)
- タクシーを利用したいと思った時にどこに電話したらいいかわからなくて困る時があります。(30代 淵上在住)
- タクシー会社へ補助をすれば本当に必要な人が助かるのでは。・利用も高齢者、体の不自由な方へ補助券を出して・健康な人や移動手段がある人が使用されても困る(病院への移動時は別とする)・弱者への補助(50代 二宮在住)
- 自家用車がないと買物に行きづらい。コロナ禍なのでるのバス等も利用しづらい。個人利用ができるタクシーチケットなどのサービスなどがあると便利です。(40代 淵上在住)

9) 実証実験に対する意見、要望

- そして、その、タクシー料金補助や、小型車両による定時定路線型交通の導入や、るのバスの増便増発と、デマンド型交通の導入など、新しいころみは本当に待ちに待ってた事です。あきる野に交通の便が不便という欠点があるが、やっと改善されてくのかと思うと自分が高齢になる頃には、当たり前的事となっていたりして便利になってるのかな、と、期待、高まります！！色々変えてゆくのは大変な事ですが、市民の為にありがとうございます（50代 二宮東在住）
- デマンド型交通の導入は大賛成。あきる野市全体で実施されれば、自身の親に利用を勧めたい。（30代 伊奈在住）
- 小型車両による…イメージがつかめませんが、朝や夕方（通勤・通学）は多めの便にすると乗ろうかな？と思うかも。金額は良いかも。（40代 入野在住）
- タクシー料金補助…タクシーに頼る年代は足腰が悪くなる70～80代の方々と考えます。年代的に補助だけでは、家計の負担となると思います。病院など必ず行かなければいけない場所など、証明を発行し、無料で乗れると、とても助かるのでは？（40代 入野在住）
- 高齢者が自動車免許返納したら、タクシー券を多く配布するようにしたらよいと思う。必要な方に必要な分渡せたら困る人も減ると思う コロナが終れば自分もタクシーで外出（飲み会等）に行くと思う。（60代 二宮在住）
- 自家用車がないと買物に行きづらい。コロナ禍なのでるのバス等も利用しづらい。個人利用ができるタクシーチケットなどのサービスなどがあると便利です。（40代 淵上在住）
- 80才以上の為一人での外出には不安があります。タクシー等の補助 家族と一緒にでも大丈夫であれば利用したいと思います。（80代以上 草花在住）
- 改めてバスを導入するのではなく、個人的に簡単に利用できるタクシーの利用を、低料金で使える為の補助をした方がよいと思います。自宅前まで来てくれるタクシーの方がよほど便利です。（70代 淵上在住）
- タクシー料金の補助を配布するのであれば、地区に限らず、あきる野市に住んでいる65才以上の方に配布すべきだと思う。でも、この配布も、一般人の血税でまかなっていると思うので、利用頻度の多い人や、シルバーパスをもっている人に配るとか？高齢者の足代わりに使うのではなく、高齢者をしっかりと足で歩かせたほうが良いのでは？とってしまう。（50代 瀬戸岡在住）
- ・デマンド型はどこまで走ってくれるのか分らない。タクシーの様に目的地まで行くのか？スーパーへの買物に（200円×2）400円かかったら利用をためらう。・小型車の定期運行を、せめて2時間ごとにしてくれたら、計画的に利用できるし、とても便利になると思います。（60代 引田在住）
- 免許返納後（高齢である為）不自由が多いので、デマンド型は使いやすいと思います。（60代 小中野在住）
- デマンドは、あきる野地域には、良いかと思う。高齢者事故を引きおこす前に運転に心配が起きた時、移動手段を心配していたので、免許返納のきっかけにもなると思う。ただし、予約とれなくなる心配がある。（60代 牛沼在住）
- 車の運転免許がなく、あきる野市は坂が多くて私は今現在自転車で天候が悪くても雨具を着て自転車で買物に行きます。デマンドが導入される事で歩いたりする事が減って体力がどうかと思いますが助かります。宜しくお願いします。（70代 網代在住）
- 家の前から（もしくは近く）目的地まで、1本で行ける手段が欲しい。あっちに行き、乗り変えたりするのは、大変です。年とともに、自家用車は、使えなくなるので、切実に思います。又、年金暮らしには、高い料金では、利用できません。そのうち車イスでも利用出来るものが必要になって来ると思います。（70代 野辺在住）
- デマンド型交通に興味があります。子どもの保育園の送り迎えを自転車ですしていますが、雨の日や風の強い日など、準備→送り→保育園の行程だけで朝から疲れてしまうので、デマンド型交通があれば軽減されるのかなと… タクシーだと敷居が高いので使いづらいです。（30代 牛沼在住）
- デマンド型交通がどの程度生活に利便性をもたらすかは実験してみないとわからないが、るのバスよりは良いのではと思う。（40代 小川在住）

- あきる野市の財政状況では、るのバスの路線拡充では、道路幅員で制約があり、道路用地の買収や整備に費やすお金（予算）に無理があり、増便するにはバス車両が高く…。路線拡充や増便ではなく、デマンド型をもっととり入れた方が良いのではないかと。 (区域を増やす) デマンド型だと予約制で無駄が多そうに思う。るのバスは増便したわりに乗客が少ない。費用対効果の問題。(60代 草花在住)
- デマンド型交通の実施を早急に整備していただきたい(70代 野辺在住)
- デマンド型交通…乗車希望時間と乗降場所をマッチング(ルート設定せずの)させるのは大変で、乗車定員9人より5人程ではじめるのが良いのでは?ルートも家から最寄り駅から駅からスーパーマーケット(公共・商業施設)(病院)限り。その場で乗れると需要が多くなりそう。年配の方はスマホなどで予約だと使いにくい。(マッチングには初めの方の乗車降車がわかるようにし、それに合う人が予約をするのでしょうか?) (40代 入野在住)
- デマンド型交通は、同じ時間の利用者が多数いる場合1台、2台では、対応できないのでは?ないでしょうか。(60代 上代継在住)
- るのバスは大変便利なので、今後も継続していただきたいです。朝の便の増発希望。小型車両による定時定路線型交通も期待しています。コロナ禍でも安全に運用できるよう換気・消毒やアナウンス(会話を控えるなど)が重要になると思います。(30代 五日市在住)

10) 道路・交差点、歩道、道路交通、自転車等に対する意見、要望

- 車道を走る自転車がとても多いです。車も自転車もお互い安心して走れたらいいなと思います。(20代 山田在住)
- 小学校の登校保身にいま一度確認してみても?危険と思う所(狭い歩道) さくら通りのさくらの管理たおれてからじゃおそい!根がくさってる。(50代 秋川在住)
- 通学路の危険な所は歩道のせまい所など広くしてほしい。(小川~屋城小にむかう通学路でせまい所があります)夜間の外灯も暗かったり、切れてる所もチェックしてほしい。(睦橋通り以北の屋城旭通り、屋城小までの区間は歩道狭いがどちらも車はとても飛ばしてくるので危ないです。)(40代 小川東在住)
- 秋川駅北口ロータリーの信号機、歩行者がわたりきらないくらい早く赤信号になる。自動車のにはイライラしないが、お年寄、小さい子供は走ってわたるようです。近くに保育もあるのに。(40代 油平在住)
- フルハウスの信号の所で自転車や歩きで通る時 左折してくる車によくひかれそうになるので、何か対策していただけたら幸いです。あきる野市油平 161-13 (20代 下代継在住)
- 高齢ドライバーが多い地域なので、細い路地などの通行時に危険な運転をよく見かけます。大道りは良いのですが一本入った道などの信号の設置などが必要なのではと感じます。(40代 引田在住)
- 道路の整備に自転車用のレーンを何故導入しないのか。それをはっきりする事により、自転車、車の安全が確保出来る。道路際の植木の高さが有り過ぎる。植え過ぎる。私有地の道路が狭くて通り抜けられない所が随分ある。(70代 瀬上在住)
- 自転車レーンを車道に作っても年を取るとこわいので歩道の中側にレーンを作ってほしい 歩行者も入らないように(70代 秋川在住)
- 五日市街道・東町の信号の見直しを希望します。駅方面から来た車が留原方面へ右折の際、檜原方面からの直進車が途切れないので、ほぼ赤で右折してきます。留原方面から、檜原方面へ右折するのに危険です。(こちらの信号はすでに青)→2台位しかまがれません。駅前の様に矢印の信号にして頂きたいです。(70代 入野在住)
- 五日市街道、二宮本宿交差点の信号は 矢印の時間が短い。五日市方面から八王子方面に右折する場合、信号の矢印の時間がもう少し長くした方が、スムーズに行くと思います。(80代以上 居住地不詳)
- 道路整備(一方通行の増加 右折信号の増加 道路吊の拡張)(70代 野辺在住)
- 雨間から草花公園入口に抜けていく道が小学生の通学路ながら、大型トラックや速度超過の車が目立ち、心配に思うことがある。・ファーマーズセンター付近の新規道路が開通され、睦橋通りの流れと永田橋通りのバイパスができると上記の問題が解決されるように思う。(30代 原小宮在住)
- 道路の舗装が継ぎはぎやでこぼこで自転車で怖い思いをする事が多いです。(70代 雨間在住)

- 通学時間帯の通学路車輛進入規制をもっと徹底して欲しい（80代以上 瀬戸岡在住）
- 五日市街道をロードバイクの走行が多いが道幅が広くなく危険に思うので走道が広いので走道を狭くして車道と走道の間ロードバイク、自転車用の車線を作ってもらいたい。街路樹でつつじが成長して五日市街道に出る際、左右の安全確認が街路樹がじゃまで危険です（50代 居住地不詳）
- 狭い歩道（また自転車専用レーンが車道にあるところもありますがあまりにも狭すぎて、車と接触してしまうのがこわくて結局歩道を利用しています。）を整備していただけたらなとよく思います。（30代 測上在住）
- 市内都道の整備も遅々として進んでいない。（70代 草花在住）
- 交通政策以前に、道路区画を再考して頂きたい。市役所周辺の農地に一部で良いので東西に道がないと不便。（40代 秋川在住）
- 自転車道がせまい・自動車道がせまい（住宅街）曲り道や坂が多い（70代 野辺在住）
- 道は狭く、歩行者、自転車との接触が危険を感じる 特に東秋留小前道路 道路の改善も考えて頂けるとありがたいです。（60代 二宮在住）
- あきる野市道の整備、拡充に努力してほしい。本道（都道等）を外れると幅員は狭く、路面は荒れるなど、交通危険要因ともなっている。（70代 山田在住）
- 睦橋通りにロードバイクの人が多いため自転車専用レーンや道路上の印をしてほしい。（30代 小川在住）
- 圏央道側道とさくら通りの交差点西側には白い柵があり、見通しが悪い為ミラーの設置をお願いします。車にはねられそうになったことがあります。（40代 上代継在住）
- 歩道のないところ、自転車走行が危険と感じるところが多い。（若い方より年配の方が自転車を利用しているので、みていて危険だなど思うことがある）・草木で標識がかくれているところがある（50代 上代継在住）
- あきる野市測上に所在するカーブミラーに関し、曲がっている旨の連絡を市役所に報告しているが、一向に直らない。カーブミラーのみならず、交通安全に資する各施設や設備について点検等行う必要があると考えます。（40代 測上在住）
- 秋川沿いの道は、2、3年前の台風で水没して通れなくなった場所もあるので、整備してくれたらと思っています。このアンケートの主旨とは、違うことすみません。（40代 油平在住）
- 交通政策 公共交通全般アンケートよりも網代地区の通学の事を考えた方が、橋のために廻り道をしています 市長に願い出てもだめですか。市民のために考えて下さい。（70代 伊奈在住）
- 草花大橋の開通、1日も早く行ってほしいです。車両通行止の状態があまりにも長いですね。（50代 草花在住）
- 徒歩が基本の生活です。歩道を走る自転車が怖いです。安全な自転車レーンの整備をお願いします（80代以上 下代継在住）
- ・誰も通らない、渡らない様な場所に信号があって交通の流れを阻害しているところが見受けられる。（五日市警察署前、彦田子など）通行の現状に応じて押ボタン式や感知式に変えてほしい。・戸倉より西では路肩が狭くなるのでバスが停ると交通の流れを妨げるところがある。バス停は必ず、後続車を止めない場所にしてほしい。・バスが右折で止まることで、後ろが渋滞することがある。右折で、後続車を止めて渋滞や事故を誘発することが無いような運行経路を守って欲しい。（50代 養沢在住）
- 自転車で走るには車道が狭すぎて危険 住民だけでなく、サイクリストも多いため、車が追い越せず、さらに右折レーンが無い所で右折待ちの車がいたりすれば、渋滞・事故の原因となる。自転車走行レーンと車の右折レーンの整備は絶対に必要。また、車の側からすると、自転車のマナーがひどすぎる。逆走・信号無視・一時不停止・突然歩道から車道に降りてくる・赤信号や停止線で止まらず横断歩道も過ぎて交差点の角で停まるなどいつ事故を起こしてもおかしくない乗り方をする人が多い。もっと自転車のルールを啓発すべき。公共交通とは関係のない内容ですすみませんが、交通政策としての意見です（50代 野辺在住）
- カーブミラーをもっと増してほしいです。（40代 山田在住）

- 平沢の橋はどうなっているのですか？説明してほしい。でこぼこの道がたくさん。今ある物を大切に補修してほしい。新しい物はいらないが、経費削減できる物は導入してほしい。（50代 二宮在住）
- 歩道の整備に期待します。昨年秋の夜7時頃、あきる野市秋留の歩道の整備された道路に、次のような方がいらっしゃいました。初老の老人男性が老人の夫人が乗る車椅子を車道に降りて押ししているのです。この付近は自動車の交通量は少ないとはいえ、夕方・夜間では車からの視認は難しくなります。その方々に道路に降りていると危ないですよ。歩道に上がりませんかと声をかけると、不機嫌そうにひと言、歩道は車椅子を押しにくいと返答されました。確かに歩道はスロープがあたりして車椅子を押しにくく、また道自体もブロックを並べたデコボコの道で、夏になれば雑草が生い茂るので、車椅子を押す人からすれば、確かに通りにくい道だと思います。また歩道自体も決して広いものではないと思います。歩道の広さは人がすれ違うには、まあ、まあ、十分な広さではありますが、健常者の私でも、人とすれ違う時はぶつからないように気を使いますし、また対向に自転車があるときは、ある意味危険を感じ、自転車を避けるため立ち止まります。この道はあきる野市の中では、比較的新しい道ではありますが、バリアフリーという言葉のなかった時代の設計ではなかったのでしょうか。あきる野には、このような道ほとんどです。自転車については、二つの問題があると思います。ひとつは老若男女問わずですがマナーの問題、もうひとつは運動能力・体力・判断力の伴わない老人の問題です。マナーの問題は自転車が飛び出し、横断歩道直前直後を含めた斜め横断、歩道での暴走などです。歩行者の立場、自動車の運転者の立場、どちらから見ても怖くてたまりません。ぜひ行政からも交通マナー向上の促進する活動を進めて頂きたいと思ひ、自転車を自動車・歩行者から空間的に分離できる施設・道路を設置していただきたいと思ひます。次に老人が運転する自転車です。老人は一般に、運動能力・体力の低下から、ふらついて運転する、ブレーキをかけない、止まらない、判断力・視認力・認知力の低下から飛び出をするなどの行動が見受けられます。年を取れば仕方ないことではありますが、一人の命です。事故に合われた被害者もさることながら、不本意ながら加害者と呼ばれる立場になった人も不幸ではないでしょうか。老人の皆さんが受け入れやすい交通手段を提供できないかと、私も常日頃から考えており、バスや乗り合いタクシーの路線増・増便が実現しないかと期待しています。今後、自動運転など新交通システムの時代がやってきます。社会福祉を目的とした交通弱者だけの交通政策ではなく、だれもが利用したいと思う公共交通の仕組みを作り上げていただきたいと思ひます。（50代 雨間在住）
- また、滝山街道を自転車で走っていると、ダンプがすごいスピードで横を抜けていくので、子どもと一緒にだと特にヒヤヒヤします。天気の良い日は特に… そういったこともあり、デマンド型交通が拡がってくれたらうれしいです。上に関連してですが、滝山街道（特に油平交差点～サマーランド前まで）の歩道を拡げるか、歩道に柵を設置していただけないでしょうか。とても狭いのでまずすれ違えないですし、歩道と車道に高低差があり、子連れだと本当に恐いです。交通量も多く、大型車も結構なスピードで走っている所以对策していただけると本当に助かります。また狭い歩道にコケが生えているゾーンがあり、すべてころびそうでした。コケを何とかするのはむずかしいかと思ひますが、道幅が広ければよけられるので歩道が拡がることを大切に願ひます。（30代 牛沼在住）
- 土日の午前中に睦橋通りを自転車が車道を通っていて、車とかなり接近しており、危険な場面がある。対策を検討して欲しい。（40代 野辺在住）
- 西秋留小学校、若葉児童館、西秋留保育園への出入りの道路環境（交通）が非常に悪いので早急に改善願ひたい（70代 淵上在住）
- 近年、自転車で走行するロードレーサー（？）が多く、中には交通ルールを守っていない危険な運転をしている自転車ユーザーも目立ちます。高齢者や小さな子供も多く生活しているあきる野市ですから、自転車ユーザーに対しての交通安全の意識をもっと高めてもらえるような施策が必要だと思ひます。実際、私も信号無視してきた自転車にぶつかって、転倒し、ケガをした事があります。小さな子供が相手（私の立場）だったら、と思うと、とても怖くなりました。大きな事故、悲しむ人が増えない為にも、ぜひ対応していただきたいです。自転車にも免許制度があればいいのに…と思ひます。（20代 館谷在住）
- 増戸～平井までの道路など歩道が狭く、人と車が近くて危険な道が多いと感じてます。歩行者が安心して歩ける道づくりを進めてほしい。（30代 五日市在住）

- もともと車道が二車線で車幅を広く出来ないのに後から自転車を車道に走らせるのは無理すぎます。結局自転車を追い抜かせず、一車線状態になり渋滞になってしまいます。歩道が広い場合、わざわざ車道を走らなくても良いと思います。ヘルメットもしていない方の自転車の横を車で追い抜くのはとても危険です。よく自転車が逆方向に走っている事があり、正面から向かって来て怖い思いをした事が何度もあります。五日市線の本数を増やしてほしい。車両を少なくして便数を増やせませんか（60代 五日市在住）
- 小学生の通学路にもなっている狭い道を勢いのよい車が通ることがあるのでそういった道すべてに徐行や減速といった標識をたてて欲しいです。それかガードレールやポールを立てて欲しいです。（30代 草花在住）
- 道路の整備が先ではないか 高瀬地区に行く（五日市街道から）道路何年経つのか。橋がくさってしまう（70代 草花在住）
- 平沢の橋はどうなっているのですか？説明してほしい。でこぼこの道がたくさん。今ある物を大切に補修してほしい。新しい物はいらないが、経費削減できる物は導入してほしい。（50代 二宮在住）
- 土日の午前中に睦橋通りを自転車が車道を通っていて、車とかなり接近しており、危険な場面がある。対策を検討して欲しい。（40代 野辺在住）
- 西秋留小学校、若葉児童館、西秋留保育園への出入りの道路環境（交通）が非常に悪いので早急に改善願いたい（70代 瀬上在住）
- 自転車と歩道の区別をつけてほしい。歩いていて、後ろから自転車がくるとベルもならさない人がいるので、こわい。バス停にいくまで、歩く距離が長い。公園などに、時計を設置したり休む椅子がほしい（60代 草花在住）
- 狭い道路での、歩道の確保（整備） ・大型車両の通行可の見直し（狭い道路を走行すると、歩道が無い場所では、安全性に欠ける） ・踏み切を無くして欲しい（立体交差）（60代 伊奈在住）
- 16年前に、市外から転入してきました。あきる野市内全般歩道の狭さ、におどろかされました。自転車による移動のしにくさ、何度お願いしても、道路の修理は、してもらえず、街灯も車ばかりを照らし、歩行者の足元は真っ暗。交通機関を充実する前に、市民の外出のしやすさを考えるのが先ではないでしょうか？（50代 小川在住）
- スクールゾーンはスクールゾーンの入口にフェンスを張ったり、ポリスを立てたりするべきだと思う。スクールゾーンに車を置く際は、きちんと！！許可票をもらって欲しい。（50代 瀬戸岡在住）
- 自転車が車道を走るのが原則となり、行楽客が増える土日は自動車でも走りづらい。サイクリングの人々を野放しにしている？（40代 館谷在住）
- りそな銀行と東急の間の道路、横断歩道のところに信号機をつけていただきたいです。（20代 雨間在住）
- 多くの方が自家用車を使用しているので、なかなか進まない新しい道路の開通を早期に進めていただきたいです。（40代 油平在住）
- 五日市方面へ行くサイクリング車が危なくて気になります（朝）→夕方は拝島方面になりますね（40代 二宮在住）
- 多西小の前の、スピードブレーカーや太田屋商店前のポールに関して、スピードブレーカーに関しては、ポールと併設した事によって、逆に危険が増したと思う。太田屋前のポールに関しては、元々あったガードレールの手前で車が円滑に退避出来るように元々なっていた。（西多摩霊園から向かった場合）しかし、ポールのせいでそれが出来なくなり、ハンドル操作も増え、危ない。また、左右のポール間も幅が狭いため、大型車同士がすれ違うのが、ポールが邪魔をし、バックもしづらいため、困難です。一度、ちゃんと大型同士で実証等してから、施策して下さい。また、すれ違う際も、車が停止しなければ、通行出来ませんが、すれ違う際に、徐行を、促すためか、停止を促すものでしょうか、また、停止した際はどちらが優先なのでしょう。非常に、危険が歩行者にも及び、通行もし辛いので、回答願います。（60代 菅生在住）

- あきる野市草花の氷沢橋の五差路の渋滞緩和に努めてほしい。右折専用信号がない為（250号をいなげやから下ってきた先）朝渋滞がひどい。小学生の登校時が一番ひどく、また心理的にも車は急いでいる為、事故の怖さを常々感じながらの運転、横断となっている。事故の有無ではなく、未然に防止するという観点から検討してほしい。・秋留台公園西の交差点の両方に右折信号右折レーンをつけてほしい。帰宅時間帯の渋滞がひどく、経済的に無駄に思っている。以上よろしく願いいたします。（30代 草花在住）
- あきる野市は回りを川と山に囲まれて緑豊かな住良い所と思います。このアンケート最後、問54の中に、自転車通行空間の整備と言う項目がありますが、現状では車と自転車が細い道路を通る時車も自転車も運転手はこわい思いをする事が多いと思います。畠の中等歩道のある道路で回りが緑あふれている所等街路樹及びび下の植木等は必要ないと思います。（例 ファーマーズセンターより市役所前通り等）。あきる野市では、歩道に植えてある街路樹及び植木等は撤去して自転車レーンにすべきだと思います。都内の回りに緑が少なくビルが建ち並ぶ道路と同じにすればいいと言うのも、おかしいと思います。（80代以上 二宮在住）
- 自転車走行レーンは、ある程度の幅の広い道でないと、車・自転車ともに危険に感じる。自転車に乗る人の交通ルール無視（逆走等）もまだまだ目立つので、レーンの整備以上に、自転車走行時のルールと、違反への罰則強化を望む 見通しの悪い道路、すれ違いのしづらい道の整備もしてほしい。特に、武蔵増戸駅北側の、イオンモールへの抜け道はどちらか一方通行にした方が安全だと思う。消防署からイオンモールへの道の完成はいつになるのかも知りたい。（40代 伊奈在住）
- 増戸駅北側の狭い道路を拡げてほしいです。（都道165号伊奈福生線）・秋川消防署近くにつながる未整備の道路を早く整備してほしいです。・滝山街道（油平～あきる野IC）までの道路をもう少し拡げてほしいです。（30代 伊奈在住）
- ③自転車の交通ルール教育を強化してもらいたい。（特に各中学校のルール、（3列走行、一時停止無視）の指導強化を。） ④各小学校へのその地区の人々の（見守り）に対する感謝の指導強化を。（見守ってもらえる態度を身に付けて欲しい）（小、中学校生の自転車に（乗り方、走り方）に関するマナーが他に（福生市、昭島市、日ノ出町）に比べておとる）（70代 二宮在住）
- 自転車レーンを走る自転車が本当に危いしマナーの悪い人が多く危険（信号無視、道のまん中を走りつづける、停まっている車を追い抜くなど）そんなに広い道ではないのに自転車レーンをもうけているのはどうかと思う。自転車レーンを整備し確保するのなら車と一緒にするのではなくきちんと自転車だけのレーンを作してほしい。またちゃんとマナーについての講習をするなどして罪ももうけるようにしてほしい。ひどすぎます・このようなアンケートをとるだけではなく、きちんと対処する市になってほしい。（50代 入野在住）
- 小学校、中学校の通学路の歩道がせまくて危ない。（秋多中、西中、多西小など）・せまい歩道に、民家の植木などが柵から出ていて、よけいにせまい。・右折レーンがなく、右折車がいる時、その一台しか進めずに赤になってしまう。（秋留台公園西の交差点）・街灯が少なくて暗くなるとこわい。裏の細い道にも増やしてほしい。（30代 秋留在住）

11) その他交通に関する意見

- 車イス（電動車イス）の借出し実施して下さい！・車イス（電動車イス）の駐車スペース実施して下さい！（70代 伊奈在住）
- 不便な所なので、市としてもどこをどう手をつけたら良いのか分からない部分も大きいと思います。私自身、何をどうしたら良いのかと問われても、答がすぐには出せません。ご苦労が目に見えるようです。今後とも、よろしく願い致します（50代 原小宮在住）
- 高齢者が安全に乗れる自動車の開発（60代 二宮在住）
- 子育て世代としては、バスを利用できるのはありがたい事ではありますが、子どもがぐずったり、ベビーカーを一度たたんで乗車する手間を考えると、好きな時間に使える電動自転車の方が便利だったりします。ですので、電動自転車を購入する際の補助金を整備して頂けたらと良く思います。（30代 瀧上在住）

- 資料の地図と路線図で大型バス運行可能道路が養沢方面に示されているがそこはるのバス車輛運行可能道路の表示（青色）が無い。大型が可能でのバスが未確定なのでしょうか？運行なし（…）を示した方がよいのでは（60代 五日市在住）
- 自家用車保有に経費がかかるのとCO2削減に興味があるのでカーシェアリングが便利になれば良いと考えています。（40代 秋川在住）
- カーシェアリングはこの地域の特性にあうのかもしれないが、周辺自治体（昭島・福生・八王子）との一体的な運用が不可欠。（40代 館谷在住）
- 以前福生市に住んでいた際、サイクリングシェアをよく活用していました。電動なので、坂道の多いあきる野市でも需要があると思います。もし検討されることになりましたら、ステーションの数を駅だけでなく、ランドマーク（日の出イオン、サマーランドなど）にも設置してほしいです。福生でも駅周辺にしかないのだけが不便でした。（30代 五日市在住）
- 引田駅の整備計画をもっと早めに進めて欲しい（50代 館谷在住）
- 高齢者が多くなって買い物が不便になる。移動販売を行政で推進することは、ありがたいがられるのでは。（50代 三内在住）
- 秋川駅を最寄りで使用していますが、できればいつの日かトイレを改札口を抜けた場所に配置を希望します。現在のトイレは使いづらいつ古くなっている為（30代 居住地不詳）
- 鉄道に関しては、JRには歯向かえないと思うので意見はありますが、省略します。これだけ自家用車を持っている人が多いなら、ガソリン代の補助とか多くの人が使えるように有効活用して欲しいです。（20代 五日市在住）
- 市民の為に大変気を使って考えて下さっていますのを感じました いい加減な答をするなんてこと許されませんが駅がすぐ前ですので五日市線の本数は多くありませんがそれなりに生きて今に至りました故各項目の答え方に失礼が有りましたら申し訳ありません（80代以上 野辺在住）モノレールの早期開通（70代 野辺在住）
- 多摩都市モノレールの延伸について、非常に憂慮しています。上北台から武蔵村山、瑞穂、羽村までの延伸は理解できます。武蔵村山や瑞穂は、鉄道交通事情が秋川と同等かそれ以上不便ですからです。しかし、これを秋川やその先の八王子、多摩センターまで延伸するメリットが分かりません。延伸したとして、あきる野市民の人流がこの方向に相互に向かうでしょうか。八王子の人があきる野、羽村、瑞穂に向かうでしょうか。八王子の人から見て、あきる野、羽村、瑞穂より立川やその先の新宿の方が魅力的な仕事や学校があるのではないのでしょうか。また秋川から見て、八王子・多摩センターでできることの多くは、立川・新宿でもできるのではないのでしょうか。またモノレールができて市内の交通事情が解決するのは、沿線1km程度の範囲でしょう。市内全体への効果は限定的ではないのでしょうか。モノレール構想に掛ける費用を他の交通問題の解決に向けた方がいいのではないのでしょうか？例えば、「五日市線の増便・複線化」、「歩道の整備、人・車椅子・自転車・電動キックボード・原動機付自転車・自動車などの分離など道路環境の整備」そして「自転車運転者や老人への交通マナー教育」が必要だと思えます。（50代 雨間在住）
- 多摩センターからあきる野を通り瑞穂に至る多摩都市モノレールの延伸を望みたい。全市をあげて誘致に邁進してほしい。（70代 二宮東在住）
- モノレールの早期実現（80代以上 引田在住）
- モノレールはいらない（30代 雨間在住）
- 多摩モノレールの早朝延伸実現をお願いします（60代 油平在住）
- 多摩モノレールを導入する計画があるそうですが、早く実現してほしいです。（60代 高尾在住）
- 五日市線の乗り換え等を考えるならモノレールなどの利用の選択ができるようになると移動がしやすくなる。（40代 淵上在住）
- モノレールで八王子へ行きやすく。（50代 五日市在住）
- モノレールが出来るとよいなと思います（年代不詳 居住地不詳）
- モノレールが出来たら立川へ乗車して見たい 自分で自由に、いける内は、電車で、いけると思うが…（70代 二宮在住）

- 一部で「モノレールを！」との声もあるがとても現実を見ないブルジョアの方々の考え方だと思う。現実のかつてよりある「声」のほうが大事だと思う。(30代 五日市在住)
- モノレールがつながると活性化すると思います。(40代 油平在住)

1 2) アンケートに関する意見、要望

- 地図がみにくかった。地域名位読めるようにしてほしい。タクシーとデマンド型、違いがあまりわからなかった。自分に今利用の必要性が全くないので、親身に答えられず申し訳ありません。お年寄りや、小さな子供のいる家庭など、もう少し狭い範囲でアンケート実施した方が良いのではないかと思います。(30代 留原在住)
- コロナによって、生活が一変してしまいましたので、公共交通機関の利用が激減してしまい、少々ともどうようなアンケートでした。『出かけない』のが普通になっていますから、特別な用事がないかぎり、自家用車になるのではないのでしょうか。何も気使いなく外出できるようになる日は来るのでしょうか。(60代 入野在住)
- 本アンケートの設問が回答しにくいように感じた 回答年齢の18才から高齢まで幅が広い為その点を考慮した設問を工夫するとよいように感じる。これらの施策の意義とメリットを受ける年齢層などの兼ね合いを思うとこのアンケートの集約結果をどのように活かすか難しいのではないかと 交通政策の立案・実施に向けては市議会議員全員の一致したことで進めるよう望みたい (60代 五日市在住)
- 本アンケートの回答者が交通弱者か否かを問うべきだと思います。利便性の悪い地域に住む人、体の不自由な人、高齢者等は必要性が高いでしょうが、現在の強者にとってはほとんど不要です。また、自分が高齢になった時を想定するのであれば、回答は全く変わってきます。とても回答しにくいアンケートでした。(50代 瀬戸岡在住)
- 現在は、健康で自家用車を利用することができているので公共交通についての自分の関心が希薄です。将来自分が運転できなくなるときのことを想定して回答しようと思いましたが、そうなったときの「利用したい目的」、「行きたい場所」や「利用頻度」などがどの程度になるのか想像もつかず、どれを選んだらよいか判断に困りました。公共交通のことについて関心を持たなければならない年齢になってきたことを自覚しました。(60代 五日市在住)
- こんなアンケートを取って何か利便性を確保する行政が出来るのか？従来は何も良くなっていないし、改善もない。アンケートを取って役人が自己満足のネタとして使用されては困る。近隣の市のやり方現状をまず市議会議員・市職員が見分けてあき野市が他の市よりいかに遅れていてなにも改善されていないかを自覚するべき！！田舎のおやじ議員が現状維持の為のガス抜きアンケートばかりやってないで、しっかり仕事しろ！！(70代 草花在住)
- 1.問が多すぎる。 2.実証実験を実施してからアンケートを実施したほうが、実感がある。 3.実証実験を行えば、問題点が出てくる。(60代 野辺在住)
- 返信用封筒のサイズが不満(40代 平沢西在住)
- ネット回答も出来る様にすれば良いのではないかと思います(30代 伊奈在住)
- アンケートはWeb 回答も可能にもらった方が回答率が上がると思う。(30代 小川在住)
- 質問にわからない(デマンド型交通)(40代 館谷在住)
- 私は、市内の交通全般に関して使用した事がないのでアンケートの調査を適当に答えました。(80代以上 草花在住)
- 受け取った者だけがアンケートに答えるというのは正しい答えではありません。正解は家族と話しあった結果をアンケートに書かせるべきです。このアンケートを立案した者は何者か、正体を現しなさい。②調査するところが、役所ではないのはなぜか？(この文章はコピーを取っています)(70代 小川東在住)
- もっと細かいアンケートを出して下さい(具体的に地図で○印つけるようにして下さい)(80代以上 引田在住)

- 今現在、車で自由に行動が出来る為、具体的に考える事が出来ませんでした。(20年後なら…) 本当に実態を把握したいのなら、高齢者層を対象にすべきでは… (年金受給者とか) 免許を所持していない人などからも、切実な声が聞けるのではと思う。これも税金ですよ(経費)無駄だなーと。(50代 野辺在住)
- アンケート用紙非常にわかりにくい。途中でアンケートやめたくなった。高齢の方はもっとわからないと思う(50代 伊奈在住)

13) その他意見、要望

- 自宅に、直接、通話できる安否の確認施設をお願いします！(70代 伊奈在住)
- 又、最近、秋川駅近くに、モノレールがあると聞きましたが、五日市と秋川が合併して五日市には何のメリットもなく、すべて秋川にメリットをもっていかれた気がします。多摩地域は東京でありながら東京ではなく、五日市は多摩地域でありながら多摩地域でない様に感じます。東京とは23区のことであり、あきる野市とは秋川のことをいうような気がします。30年以上五日市に居住していますが、何も良くなっていないと思います。本局や本庁舎も秋川に行ってしまいましたしね(60代 留原在住)
- それよりも医療証を子育て全世帯にほしいです。なぜあきる野市は年取でもらえないとかあるのですか？他の市はもらえているのにひどいです。子育て支援に力を入れているならきちんとして頂ければ嬉しいです。切実をお願いしたいです。(40代 秋留在住)
- 畑が多い(70代 二宮在住)
- 便利になる分経費がかかると思われるが、住民税額が増えることがないようにしていただきたい。課税者、非課税者、共に同等でお願いしたい。(20代 引田在住)
- 市民の税金をこれからの高齢化社会に向かい利便性を図ることで経済も活性化してほしい(70代 雨間在住)

まとめ

1) 外出に関わる状況

- 20代～60代の回答者の9割近くが免許を保有している。また、20代・30代の7割強、40代～60代の8割強が自家用車を保有（家族共用含む）し、利用している。
- 70代の67%、80歳以上の約49%が免許を保有している。また、70代の65%、80歳以上の約43%が自家用車を保有し、利用している。
- 同居者・近隣に住む人に比較的いつでも送迎を頼める回答者はいずれも2～3割である。逆に、同居者・近隣に住む人に送迎をいつでも頼めると限らない回答者がいずれも約2割存在するほか、近隣（同居者を除く）に送迎を依頼できる人がいない回答者が約半数である。
- 通勤者のうち約65%、通学者のうち約87%はあきる野市外へ通勤・通学している。通勤先としては多摩地域が多く、特に隣接した西多摩の市町村（日の出町、福生市など）が多い。一方、市町村単位では、八王子市が最も多い。
- 鉄道の利用駅としては、秋川、東秋留、武蔵五日市の割合が高いが、多西地域では福生が半数以上を占めるほか、東秋留地域でも拝島が約1割を占めており、市東部の2地域では、地域から比較的近く運行頻度も高い青梅線の駅を利用する傾向がみられる。

2) 新型コロナウイルス感染症の流行による日常生活の行動変化

- 「人が集まる場所に行くのを控えるようになった」「外出する機会が少なくなった」「他人と会うことを控えるようになった」について、8割前後がそう思うとしているが、30代以下では年代が下がるごとにそう思うとする割合が低下する。
- 「テレワークまたはオンライン授業を自宅等で行う頻度が増えた」については、10代の7割以上、20代の4割がそう思うとしているが、30代～50代では2割強にとどまる。
- 「公共交通機関の利用を控えるようになった」「公共交通機関の代わりに自家用車で外出が多くなった」について5割前後がそう思うとしているが、20代以下・80歳以上は相対的に割合が低い。
- 回答者の4分の3は、令和4年1月時点で日常生活に何らかの変化が生じたままだと考えている。

3) 既存の公共交通機関の利用状況と利便性評価

JR 五日市線

- 利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約35%である。地域別では、戸倉・小宮（19%）、多西（約11%）において、他地域（4割前後）と比較して割合が低い。また、多西では、「全く利用しない」が6割を超えている。
- 利用目的としては、私用、娯楽・趣味が多いほか、年代が上がるにつれ通院目的も増えている。
- 利便性の総合評価について、満足だとした利用者は約23%であり、不満だとした利用者（約40%）を下回る。
- 定時性については利用者の約7割が満足する一方、本数については約7割が不満だとしている。

西東京バス

- 利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約15%であり、全く利用しない回答者が半数を超える。月に1回程度以上の割合は、地域別では多西が約31%で最も多い一方、その他の地区では2割を下回り、東秋留・西秋留・増戸・五日市では、「全く利用しない」が半数を超えている。年代別では、10代・70代・80代の利用者がやや多い。
- 利用目的としては、私用、買物、娯楽・趣味が多い。通院目的の割合は、70代・80代が高いほか、年齢が上がるにつれ買物目的も増加している。
- 利便性の総合評価について、どちらともいえないとした利用者(30%)が最も多く、満足・不満の回答者はいずれも25%前後である。
- 定時性について約4割、所要時間について3割の利用者が満足する一方、本数については4割強が不満だとしている。

るのバス

- 利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約3%である。一方、全く利用しない回答者は約86%と大多数を占める。月に1回程度以上の割合は、地域別では五日市が約7%と最も多く、その他の地区は数%程度である。年代別では、年代が上がるにつれ「全く利用しない」割合が低下する傾向にある。
- 利用目的としては、私用、通院、買物が多い。特に、通院目的では50代・70代の利用者の4割近く、80歳以上の半数以上が挙げている。
- 利便性の総合評価について、満足だとした利用者は約19%であり、不満だとした回答者(約35%)を下回る。
- 運賃について約69%が満足する一方、便数については約71%が不満だとしている。

タクシー

- 利用頻度が月に1回程度以上の回答者は約7%であり、年数回程度の回答者が約28%である。一方、全く利用しない回答者は約61%である。地区間では、年に数回程度の利用者の割合に15ポイント程度差がある。
- 利用目的としては、私用が半数近くであり、通院、娯楽・趣味も多い。また、通院目的では年代が上がるにつれ利用率が高くなっており、70代の約4割、80歳以上の半数以上が利用している。
- 利便性の総合評価について、満足だとした利用者は約23%である一方、どちらともいえないとした利用者が約36%であり最も多い。
- 営業時間帯・所要時間・定時性について3割程度が満足する一方、運賃については約35%が不満だとしており、満足だとした利用者を上回る。いずれの項目も、どちらともいえないとした利用者が3割以上である。

4) 居住地区から地区外へ移動する際の困りごと

- 「自家用車がないと移動が不便」について約 72%が当てはまるとしているほか、「公共交通の便数が少ない」についても約 66%が当てはまるとしている。一方、「公共交通の利用の仕方が分からない」については、約 70%が当てはまらないとしている。
- 地区別では、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」について、戸倉・小宮では約 67%、多西では約 53%が当てはまるとする一方、その他の地区では 4 割以下である。「公共交通の便数が少ない」について、多西ではそう思う割合が約 53%である一方、他の地区では 7 割前後である。
- 年代別では、「自宅から駅やバス停までの距離が遠い」に対して、年代の上昇とともにそう思う割合が概ね増加する傾向がある。「公共交通の便数が少ない」については、20 代以降で年代の上昇とともに、そう思う割合が減少している。
- 「自家用車がないと移動が不便」について、自家用車を保有し利用している回答者は 8 割以上がそう思うとしているのに対し、自家用車を保有していない回答者では約 51%にとどまる。「目的地に直行する公共交通が少ない」については、自家用車を保有し利用している回答者では、5 割後半～6 割であるのに対し、自家用車を保有していない回答者は 4 割後半程度である。

5) 公共交通実証実験に対する市民意識

タクシー料金補助

- 最低限必要な補助額としては、「初乗り運賃(500 円)程度」(約 25%) が最も多く、次いで「初乗り運賃+迎車料金(800 円)程度」(約 18%)が多い。一方、「どのような補助額でも利用しないと思う」とした回答者も約 23%存在する。
- 補助額によらず利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(72%)であり、その他の理由と比較しても圧倒的に多い。
- 利用目的として最も多いのは「通院」(約 56%)であり、次いで「買物」(約 44%)、「私用」(約 41%)であり、現在のタクシーの利用目的と比較して、「買物」「通院」が 30 ポイント前後高い。

小型車両による定時定路線型交通

- 利用の対価として支払可能な額としては、「200～300 円程度」(約 28%) が最も多く、次いで「100 円程度」(約 22%)が多い。草花折立区域での実証実験時(100 円)よりも高い額を挙げた割合は 49%と半数近い。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約 17%である。
- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(74%)であり、その他の理由と比較して特に多い。
- 定時定路線型交通の利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 57%)、「私用」(約 48%)である。
- 最低限必要な運行頻度としては「1 時間に 1 本程度」(約 46%)が最も多く、次いで「30 分に 1 本程度」(約 39%)が多い。

るのバスの増便増発、新規路線開設

- 利用の対価として支払可能な額としては、現行運賃と同程度の「100 円程度」(約 32%) が最も多いが、「200～300 円程度」も同程度(約 31%)である。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約 16%である。

- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(74%)であり、その他の理由と比較しても特に多い。
- るのバスの利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 55%)、「私用」(約 49%)である。
- 最低限必要な運行頻度としては「1 時間に 1 本程度」(約 46%)が最も多く、次いで「30 分に 1 本程度」(約 39%)が多い。
→ 定時定路線型交通についても、同様の回答分布であることから、定時定路線で運行する交通手段に対して、回答者の大半が最低 1 時間に 1 本程度以上の運行を求めていると考えられる。

デマンド型交通

- デマンド型交通の導入によるメリットとして、「自分の都合のよい時間に公共交通を利用できるようになる」について約 51%がそう思うとしており、時間に縛られない移動手段であることをメリットとして捉えている回答者が多い。
- 利用の対価として支払可能な額としては、「200～300 円程度」(約 32%)が最も多く、次いで「100 円程度」(約 19%)が多い。「たとえ無料でも利用したいと思わない」とした回答者は約 19%である。
- 無料の場合でも利用しない理由として最も多いのは、「自家用車の方が便利だと思うから」(約 58%)であるが、「利用に手間がかかりそうだから」とした回答者も約 27%存在し、定時定路線型交通・るのバスの場合と比較して 6～12 ポイント程度高い。
- デマンド型交通の利用目的として最も多いのは「買物」(約 60%)であり、次いで「通院」(約 55%)、「私用」(約 47%)である。
- 最低限適当な利用予約の締切時期としては、「利用の 1 時間前」(約 36%)が最も多く、次いで「利用の 30 分前」(約 25%)が多い。

地域・施策横断的な市民意識分析

- 各施策の導入による端末アクセスの利便性向上に対する期待は、戸倉・小宮と多西で特に高い反面、東秋留、増戸で低い。
- 乗換なしの公共交通サービスという観点からは、地区によって違いはあるものの、定時定路線かデマンドの 2 択となっている。

6) 交通に関する近年の話題への関心

- 交通に関する近年の話題について、関心があるとした回答者(「とても関心がある」「やや関心がある」の合計)が最も多いのは、「自転車通行空間の整備(自転車レーン等)」(約 57%)である。
- 一方、「複数人で自動車を共用する仕組みの導入(カーシェアリング)」「複数人で自転車を共用する仕組みの導入(サイクルシェアリング)」は、関心があるとした回答者が 2 割未満であり、逆に関心がないとした回答者(「あまり関心がない」「全く関心がない」の合計)が 4 割後半である。