

## 10. あきる野市公共交通のあり方検討会議

### 10.1.会議の概要

これまでの資料を基に、学識経験者、交通事業者等による「あきる野市公共交通のあり方検討会議」を設置し、本市の公共交通のあり方について、協議を行った。

#### 1) あきる野市公共交通のあり方検討会議委員名簿

所属・役職	氏名
首都大学東京都市環境学部教授	◎ 小根山 裕 之
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 総務部企画室担当課長	原 清 徹 (川 崎 徹)
西東京バス株式会社取締役	寺 尾 一 彦
秋川交通株式会社所長	郷 野 隆 司
警視庁五日市警察署交通警備課長	奉 壽 政 弘
警視庁福生警察署交通課長	山 崎 大
関東運輸局東京運輸支局首席企画専門官 (輸送担当)	尾 崎 行 雄
東京都建設局西多摩建設事務所管理課長	蛭 間 浩 之
あきる野市都市整備部長	門 脇 徹
あきる野市総務部長	田 中 信 行
あきる野市企画政策部長	○ 宮 田 賢 吾

◎は会長、○は副会長  
( )は前任者

## 2) あきる野市公共交通のあり方検討会議設置要綱

あきる野市公共交通のあり方検討会議設置要綱

(目的及び設置)

第1条 少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、専門的な見地からあきる野市(以下「市」という。)の公共交通の現状、課題及び住民ニーズを分析するとともに、将来にわたって持続可能な市の公共交通のあり方を協議するため、あきる野市公共交通のあり方検討会議(以下「検討会議」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 検討会議は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議し、その結果を市長に報告する。

- (1) 市の公共交通のあり方に関すること。
- (2) 市の公共交通に係る地域ごとの現状、課題及び住民ニーズの分析に関すること。
- (3) その他検討会議が必要と認めること。

(組織)

第3条 検討会議は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 鉄道事業者の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の代表
- (4) 警視庁の職員
- (5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
- (6) 東京都西多摩建設事務所長又はその指名する者
- (7) 市職員
- (8) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、第2条の規定による報告を終了したときに満了する。

(謝礼)

第5条 第3条第2項第1号から第3号まで及び第8号に規定する委員には、予算の範囲内で謝礼を支払う。

(役員)

第6条 検討会議に、次に掲げる役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人

2 役員は、委員の中から互選する。

(役員職務)

第7条 会長は、会務を総括し、検討会議を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第8条 検討会議は、必要の都度、会議を開催するものとし、会長が招集する。

2 会議の議長は、会長をもって充てる。

3 検討会議は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め意見を聴くことができる。

(庶務)

第9条 検討会議の庶務は、企画政策部企画政策課において処理する。

### 3) あきる野市公共交通のあり方検討会議開催経過

回	日 時	議事内容
第1回	平成28年9月26日(月) 14:00~16:00	(1) あきる野市取り巻く現状と課題 (2) 公共交通機関に対する住民意識の整理 (3) あきる野市の公共交通を取り巻く課題 (4) 人口減少下における公共交通対策の他都市での実施事例 (5) あきる野市の公共交通に関する今後の方向性検討案
第2回	平成28年11月11日(金) 14:00~16:00	(1) あきる野市における公共交通の課題 (2) 今後の方向性(考え方) (3) 取組の方向性(案) (4) 方向性を踏まえた事業者の対応(案)
第3回	平成29年1月23日(月) 13:30~15:30	(1) あきる野市公共交通のあり方に関する提言書の素案について
第4回	平成29年3月13日(月) 13:30~15:00	(1) あきる野市公共交通のあり方に関する提言書(案)について

## 10.2.あきる野市公共交通のあり方に関する提言書

「あきる野市公共交通のあり方検討会議」で議論された内容は、次ページ以降に示す「あきる野市公共交通のあり方に関する提言書」としてとりまとめられた。

# あきる野市公共交通のあり方に関する提言書

平成 29（2017）年 3 月

あきる野市公共交通のあり方検討会議

## はじめに

あきる野市の総人口は、平成 27（2015）年国勢調査において前回調査比で微増であったものの、周辺市町村の総人口は既に減少に転じていること、国の推計において将来人口の減少が予測されていることから、今後、減少していくと考えられる（参考 - 1、2）。また、公共交通機関の主たる利用者で、産業活動の主たる担い手である生産年齢人口は、既に減少傾向にあることから（参考 - 2）、今後、現状と同程度の交通分担率で推移した場合、公共交通需要は減少すると考えられる。

一方、あきる野市では、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通が運行されているが、自家用車の普及に伴い、需要の低迷が続いている。そのため、路線バスの一部区間は、国や都、市の財政支援による運行経費の赤字補填で維持されており、また、基幹的な交通手段である JR 五日市線についても、平成 27（2015）年 3 月のダイヤ改正で、運行本数が削減されている。（参考 - 4）

このような状況の中で、あきる野市では、市内における公共交通不便地域の解消及び高齢者を始めとした市民の公共施設等への交通手段の確保を目的として、平成 12（2000）年以降コミュニティバス「るのバス」を導入しており、現在、年間約 1,200 万円の助成を行い、運行を継続している。こういった助成は、将来、人口が減少する社会情勢においては、市の財政に占める割合が高まるとともに、利用者の減少により結果として負担増になることが懸念される。

また、るのバスは、平成 27（2015）年度に実施した市民意識調査において、十分な運行本数が確保されていないといった意見も寄せられているが、市民の交通行動として、自家用車の依存度が高く（参考 - 5）、全体の約 9 割が自家用車から公共交通機関（路線バスやるのバス）への利用転換はできないと回答している状況から（参考 - 6）、新たな車両を追加した場合、更なる財政負担が予想される。また、市内は幅員が狭い道路が多く、運行可能な区間が限られていることから、追加車両の導入による効果は限定的であると考えられる（参考 - 7、8）。

一方、市内にはバス停から遠く、鉄道駅からも離れた地域が複数存在しており、今後、高齢者が更に増加することが予想されている中では、移動困難者に対する交通手段の確保が急務であると考えられる（参考 - 9）。

本検討会議では、少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化、あきる野市における地域の現状や市民意識調査の結果などを踏まえ、あきる野市の公共交通のあり方について、学識経験者、交通事業者、警察及び関係公共機関から選出された委員により議論を行った。本提言書は、その成果を取りまとめたものである。

本提言を踏まえて、引き続き全市的な視点に立ち、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けた取組を着実に進め、市民にとってより良い交通環境の早期実現を目指していただきたい。

あきる野市公共交通のあり方検討会議

## 1. あきる野市における公共交通を取り巻く情勢の変化と課題整理

### 1.1.公共交通空白地域とサービス水準が低い地域の存在

市内の公共交通は、バス網及び鉄道網により、おおむね市全域を網羅しているが、道路幅員が狭い地域等では、バスが運行できないことから、公共交通空白地域<sup>※1</sup>が存在している。また、バスの運行本数が1時間に1便程度又はそれ以下の路線が多いことや、目的地までの所要時間が掛かり過ぎる路線もあり、公共交通のサービス水準が低く安定的に利用することのできない地域が存在している。そのため、現状では、路線網がおおむね市全域をカバーしているが、それだけでは様々な市民の生活行動に対応しているとは言えない状況にある（参考-9）。

### 1.2.多方面に分散する市民の交通行動

市民の交通行動は、市内で完結するものばかりではなく、目的によっては、福生市や八王子市等の周辺市町村や東京23区を目的地とするものも多く存在している。このように、多方面に分散する交通行動は、それぞれのOD交通量<sup>※2</sup>が少なく、公共交通機関を維持するために十分な需要とはならない。

公共交通機関の維持に向けては需要の確保が必要であるが、平成27（2015）年度に実施した市民意識調査によると、市民の交通行動の多くは自家用車を利用しており（参考-5）、全体の約9割が自家用車から公共交通機関（路線バスやるのバス）への利用転換はできないと回答している（参考-6）。

また、地域によっては、主たる目的地があきる野市外の場合もあり、例えば、菅生・草花地域については、通勤・通学を始め、買い物や通院に至るまで、福生駅周辺を利用しており、市内を目的地とした行動は極めて少ないことが確認されている。また、多くの地域で買い物の主たる目的地を日の出町と回答しているなど、市内公共交通の充実だけでは対応できない交通行動が存在している（参考-10）。

そのため、現状ではサービス水準が低いために利用しないという利用者と、需要が少ないために路線拡大や便数増加ができないという事業者の相反する因果関係が存在しており、このような状況を継続すると、需要はますます減少し、それに伴い便数削減が生じるなど、負のスパイラルとなり、結果として公共交通機関が成立しないことが懸念される。

### 1.3.将来の人口減少がもたらす公共交通需要の低下

あきる野市の人口は、平成27（2015）年の国勢調査において、周辺市町村の人口が減少する中でも、人口を維持している。

しかしながら、国の推計では、平成32（2020）年以降、東京23区の人口も減少すると

<sup>※1</sup> 検討会議では、鉄道駅から半径700m、バス停から半径300mの範囲内に入らない地域を公共交通空白地域として定義している。

<sup>※2</sup> Origin(起点)からDestination(終点)までの人の移動量

予測されており、あきる野市においても将来的な人口減少は避けられないと考えられる。

また、人口減少の内訳として、0～14歳までの年少人口と、15～64歳までの生産年齢人口が減少すると予測されており、公共交通を最も利用する生産年齢人口が減少することで、公共交通需要が更に低下し、公共交通機関のサービス水準低下を招くおそれがある（参考-2）。

一方、全国的に若年層の運転免許保有率の低下や、いわゆる車離れの傾向がみられることから、今後、市内で生活する若年層等についても、公共交通機関の利便性が高い地域へ転出することも想定される。そのため、将来的に交通需要が加速的に減少し、現状の鉄道や路線バス等を維持することが更に困難になる事態が懸念される。

また、生産年齢人口の減少に伴って労働市場が縮小し、交通事業者側でドライバーの確保が困難となった場合、公共交通需要に対して十分なサービスを供給できない状況も考えられる。

#### 1.4.高齢化による移動困難者の増加と公共交通機関の不足

若年層の人口が減少する一方で、今後、数十年にわたり、高齢者人口が増加する。国では、高齢者による重大な交通事故が発生していることを受け、運転に自信がない高齢者の免許証自主返納を推奨しているが、現実には自家用車を利用しなければ生活が成り立たない地域の人も多く、後期高齢者になっても運転を継続する可能性が高い。

しかしながら、そのような地域では、加齢により運転が困難となった際に代替となる交通手段が存在していないため、これまでの生活が維持できず、日常や社会活動に制約が生じてしまうおそれがある。

また、自宅等から鉄道駅やバス停までの徒歩移動が難しく、公共交通機関の利用が困難な高齢者の増加も予想されることから、福祉分野の移送サービスと連携した取組についても検討していく必要性が生じる。

このように、今後予想される高齢者人口の増加に伴い、移動ニーズの更なる多様化が想定される。そのため、後期高齢者においても自由な生活行動・社会参加が可能となるように、高齢者の生活行動に適した公共交通ネットワークを再構築し、公共交通空白地域を解消することが重要である（参考-10～16）。

## 2. 各公共交通を取り巻く現状認識と課題整理

### 2.1.鉄道

あきる野市における鉄道としては、東西に運行しているJR五日市線があり、鉄道駅から各地区へのアクセスは、路線バス・るのバスで構成されている（参考-4）。

JR五日市線は、需要の低下に伴い、日中の運行本数が減便され、立川駅や東京駅までの直通運転については、朝夕に限定されている（参考-4）。

また、公共交通需要が多い通勤・通学については、あきる野市内からJR青梅線まで直行できる路線バスが整備されていることから、乗り換え回数が少なく、早朝・深夜利

用でも駅端末交通手段のバスが確保されているJR青梅線を、鉄道乗車時の起終点として利用する傾向にある。このことから、バス網の整備が必ずしもJR五日市線の需要に結び付いている状況とは言えない。

## 2.2.バス

あきる野市のバス交通ネットワークは、路線バスとコミュニティバス「るのバス」で構成されており、おおむね市域の市街地全体をカバーしている。

最も運行本数が多い路線として、武蔵五日市駅から福生駅までの直通運転バスがJR五日市線の北側を運行しているが、市内の中心部から離れた経路となっている。また、その他の路線についても、1時間に1便程度又はそれ以下の運行本数である地域が多いこと、市民の生活行動とは異なる目的地の路線の場合があること、様々な地域を經由することで目的地までの所要時間が掛かり過ぎることなどから、市民の足として、気軽に乗車できる環境は整っていない（参考-4）。

また、学校の移転や学校が指定する路線の変更等により、実態として大きく減便した路線も存在し（参考-4）、他の目的行動の需要が主体となる路線では、今後も起こりうる課題である。

## 2.3.タクシー

タクシーは、バス停や鉄道駅へのアクセスが困難な地域の居住者だけではなく、自家用車を運転できない人、時間的制約からバス等を利用することができない人等にとって、大変重要な乗り物であり、市内の公共交通ネットワークを形成する交通機関の一つと考えられる。

しかしながら、タクシーは、利用者個々のニーズに応じたサービスを提供していることから、鉄道やバス等と比較して運賃水準が高い。そのため、利用者の料金負担には限界があると考えられる。

また、時間帯によっては、交通規制により一部区間の運行が制限され、同一時間帯に発生する福祉需要に対応できないなど、タクシーが必要とされる場面でもその機能を十分に発揮できていない状況も見受けられる。

## 2.4.市民が主体となり運行しているバス交通

あきる野市西部の盆堀地区では、道路幅員が狭いことに加え、需要が少ないことから、路線バスが運行していない。そのため、あきる野市では、ワゴンサイズの車両を地域に貸与し、地域の居住者が運転を担う形で、市民の足となるバス交通を運行している。このような市民が運営主体となる交通は、需要が減少する中でも、市民の生活行動と整合した運行を可能とすることから、他の地域においても応用が期待できる取組として評価できる。

しかしながら、地域住民の高齢化が進んでいることから、地域内でドライバーを確保

することが困難になりつつあるなど、課題も存在している（参考-17）。

### 3. 行政が抱える課題

あきる野市は、市内生活者のための公共交通ネットワークを整備し、公共交通空白地域を解消する役割が求められているが、居住地が低密度・広域に分散し、また、様々な目的地を有した生活行動を行っている現状においては、路線バスが成立するための、一定程度のまとまりがある需要を確保することが困難な状況にある。そのため、路線バスでは成立しない地域における市民の足の確保については、るのバスが担っているが、自立した運営が可能となるほどの需要はなく、市の財政負担により運行を維持しているのが現状である。

今後、人口が減少する中で、現状と同程度の交通分担率で推移した場合、公共交通需要の減少は避けられず、同時に税収の低下も懸念されることから、結果として市の財政負担が拡大する可能性が想定される。

## 4. 検討会議におけるまとめ

### 4.1.あきる野市における新たな公共交通ネットワークのあり方について

#### 1) 市民にとって利用しやすい公共交通機関の導入

あきる野市は、今後、人口減少、超高齢社会を迎えることは間違いないが、その中でも、市民生活を支えるとともに、安全な運転ができなくなった高齢者の社会参加を可能とする公共交通機関を導入することが必要である。これは、単に自家用車による移動の補完的な役割を果たすものではなく、将来的にも一定水準以上のサービスレベルを持った公共交通ネットワークが求められると考えられる。

しかしながら、現在の公共交通ネットワークを維持することも困難になると想定される中で、単に、市の負担を前提とする公共交通機関を導入したとしても、人口減少による需要の縮小などから、将来的に成立せず、結果として市民の足が確保されない可能性も考えられる。

そのため、人口の減少やそれによる需要の低下、財政負担の限界等、将来に対する様々な不安要素が想定される中で、市内全域での公共交通路線のサービスレベルを一定水準以上に確保するためには、低密度に分散した公共交通利用者を集約し、需要を確保するとともに、地域の実情や利用者の立場に応じた利用しやすい交通機関の導入が重要と考えられる。

#### 2) 市外からの来訪者の需要を考慮したネットワークの構築

公共交通需要を安定的に確保するためには、地域住民の移動需要に加え、産業活動や観光等を目的とした市外からの移動需要についても考慮する必要がある。

あきる野市では、これまでも交通事業者と協力し、観光イベント等を実施していることから、今後も市外からの来訪者を増やす活動を継続するとともに、産業活動や観光、インバウンド等の目的別に公共交通の利用ニーズを把握し、来訪者の移動需要にも対応したネットワークの構築を目指すことが重要である。

#### 3) 住民が主体となった公共交通運営

平成 27 (2015) 年度に実施した市民意識調査において、全体の約 9 割が自家用車から公共交通機関（路線バスやらのバス）への利用転換はできないと回答している。

このようなことから、公共交通機関の維持に向けては、利用促進を図るとともに、地域のきめ細かい要望に対応できる仕組みを構築することが必要であると考えられる。

そのため、公共交通は利用者が減少すると維持が困難になることを住民に意識してもらい、その上で住民が公共交通の運営に主体的に関与できる仕組みを構築するなど、地域と一体となった取組を進めることが重要である。

#### 4) 他の施策との連携

社会的に人口が減少する中では、需要の減少が懸念されるとともに、交通事業者側でドライバー不足などの問題が深刻化するおそれがある。そのため、人口流出の抑制に向けた取組も必要であると考えられる。

このような課題の解決に向けては、関連する分野との連携による総合的な施策の推進が必要であると考えられることから、まちづくりと一体となった施策を検討するとともに、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」における取組等、他の分野とも連携しながら対策を進める必要がある。

#### 4.2.想定される検討・対策例

市民にとって利用しやすい公共交通の実現に向けては、道路幅員や需要に応じて様々な交通手段を複合的に組み合わせるとともに、交通結節点の整備による需要の集約化を図るなど、新たな公共交通ネットワークを構築していくことが必要である。また、利用者側である市民においても、多くの生活行動を自家用車に依存するのではなく、様々な場面で公共交通機関を利用する機会を増加させるなど、路線維持に向けた取組への協力が必要であると考えられる。

以下に、検討会議で議論された取組の一例を示すが、あきる野市においては、これに捉われず柔軟な考えによって、最適なネットワーク構築を検討していただきたい。

- ◆市民の公共交通利用を促進させるため、主にバス利用に不慣れた高齢者を対象に、乗り方教室などを実施し、バスの利便性を認識してもらうよう働き掛ける。
- ◆JR五日市線と並行する主要バス停に結節点を設け、結節点を中心とした土地利用整備、あるいは鉄道との乗り継ぎ環境を整備するなど、まちづくりと連携した取組の検討を行う。
- ◆路線バスやるのバスの維持・存続に向けては、需要の確保が最も重要であることから、商業施設や病院、郵便局、銀行等の生活に必要な施設に近接した拠点バス停の整備を行い、需要の集約化を図る。
- ◆バスの待ち時間を快適に過ごせるよう、既存施設等を活用した待合所を設置するとともに、バスロケーションシステム<sup>※3</sup>の導入など、待合環境の整備を図る。
- ◆道路幅員等の関係から、バスの運行が困難な地域については、タクシー等の小型車両を活用し、乗り合いタクシーの導入など、利用者の料金負担を軽減できるような仕組みを模索する。
- ◆デマンド交通の運行や福祉分野との連携方法を検討し、社会実験等の実施など、具体的な取組を行う。
- ◆地域が運営主体となった公共交通機関等についても、地域住民と協議した上で、その取組を盆堀地区以外の地域にも拡大し、地域の生活行動と整合した公共交通ネットワークの整備を図る。

<sup>※3</sup>GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム

#### 4.3.検討会議からの提言（段階的取組方策）

市内には複数の公共交通空白地域が存在しており、移動困難者に対する交通手段の確保が急務となっている。また、人口が減少する中で、現状の公共交通機関を維持するためには、分散する交通需要を集約し、市民全体で公共交通の利用促進を図ることが必要である。

しかしながら、全ての対策を同時に実施することは困難であるため、その対策には優先順位を決め、集中的・重点的に整備を進める必要があることから、以下のような段階により、公共交通ネットワークを形成し利用を促進する取組を行うことが必要であると考える。

##### 1) 短期的取組（公共交通空白地域の解消）

###### (1) 住民意識の把握及び施策の対象となる地域の特定

現状の公共交通空白地域については、本格的な超高齢社会を迎える前に、早急に取組を実施する必要がある。

一方で、限られた予算の中で効果的な施策を実施するためには、移動困難者の量や公共交通の利用意向など、地域のニーズをより詳細に把握することが重要となる。

そこで、公共交通空白地域など、地域を限定したニーズ調査やワークショップ等を実施し、住民意識の把握を図るとともに、施策の対象となる地域の優先順位についても十分に精査することを提言する。

###### (2) 具体的な取組の実施

るのバスについては、公共交通不便地域の解消などを目的として運行しているが、道路幅員が狭い地域等では運行できないことから、現状、市内には公共交通空白地域が存在している。

このような中、市内を運行するるのバスや路線バスは、人口減少などの影響により、需要の低下が見込まれ、るのバスの運行経費や路線バスへの運行補助などの市の財政負担についても、将来的には更に増加することが考えられる。

このことから、公共交通空白地域の解消に向けては、対象となる地域の優先順位を踏まえた上で、福祉分野と連携したサービスやデマンド交通など、新たな交通手段の導入、交通結節点等における他の交通機関との円滑な接続、既存路線とは異なる運行経路、ネットワークの構築についても検討することを提言する。

これらの取組を進めていく際は、行政・事業者・住民と連携・協働し、利用促進策、役割分担等についても併せて検討することを提言する。

###### (3) 道路拡幅区間の検討

現状で、一定程度の公共交通需要があるにもかかわらず、一部の道路区間が狭いことのために、バス網が整備できない地域については、道路拡幅によりバス網が成立するかにについても検討を進めることを提言する。

## 2) 中長期的取組（需要の確保に向けた取組）

### (1) まちづくり等との連携

公共交通機関の成立に向けては、需要の確保が不可欠であることから、分散する目的施設等を集約し、需要を集中させるなど、まちづくりと一体となった施策の実施が必要となる。

そこで、都市計画マスタープラン等において公共交通機関とまちづくりの連携方策を整理するとともに、市街化が予測される区域に必要な公共交通サービスの水準を検討するなど、まちづくりと整合させた公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む必要がある。また、鉄道や路線バスについては、広域的な公共交通ネットワークを形成していることから、周辺市町村と連携した取組についても検討していくことを提言する。

### (2) 利便性の向上に向けた取組

現状で路線バスやるのバスが運行されているため公共交通空白地域とは言えないが、運行本数が少なく、また、所要時間が掛かり過ぎるなど、公共交通機関のサービス水準が低い地域については、利用者の利便性を高める対策を行うことが必要である。

そのため、まちづくりとの連携を行うほか、拠点バス停等を整備し、需要の集約による幹線系統の充実化やネットワークの再編を図るなど、サービス水準の向上を目指すための取組を進めることを提言する。

また、るのバスなどの限られた条件の中で実施しているサービスについては、運行内容の改善などについて柔軟に対応することを提言する。

### (3) 革新的技術への対応

公共交通機関の維持に向けては、需要の確保が不可欠である。加えて、本格的な高齢社会の到来による交通事業者側のドライバー不足など、様々な深刻な問題が顕在化するおそれがある。

一方で、車両サイズをコンパクトにしたパーソナルモビリティ<sup>※4</sup>、ITS<sup>※5</sup>、自動運転、人工知能、電気自動車を中心とした環境配慮技術等、交通に関する様々な革新的技術開発が進められており、一部に法・制度面での課題はあるものの、これら革新的技術の導入により、中山間地域の移動手段の確保、ドライバー不足の解消、環境負荷の低減など、交通問題の解決につながることを期待される。

このような新技術については、近い将来、実用化する可能性が高いものも多く、公共交通ネットワークの効果を高めるための一つの機能として活用するため、常に国や社会の動向を把握し、国等の実証実験にも参加するなど、技術動向を踏まえて積極的に検討していくことを提言する。

※4 1人から2人の使用を想定した小型の移動支援機器（セグウェイや小型電気自動車など）

※5 Intelligent Transport Systems：高度交通道路システム

情報通信技術を用いて、車と人と交通環境を結び、渋滞緩和や事故防止を図るシステム

あきる野市公共交通のあり方検討会議委員

所属・役職	氏名
首都大学東京都市環境学部教授	◎ 小根山 裕 之
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 総務部企画室担当課長	原 清 (川 崎 徹)
西東京バス株式会社取締役	寺 尾 一 彦
秋川交通株式会社所長	郷 野 隆 司
警視庁五日市警察署交通警備課長	奉 壽 政 弘
警視庁福生警察署交通課長	山 崎 大
関東運輸局東京運輸支局首席企画専門官 (輸送担当)	尾 崎 行 雄
東京都建設局西多摩建設事務所管理課長	蛭 間 浩 之
あきる野市都市整備部長	門 脇 徹
あきる野市総務部長	田 中 信 行
あきる野市企画政策部長	○ 宮 田 賢 吾

◎は会長、○は副会長  
( )は前任者

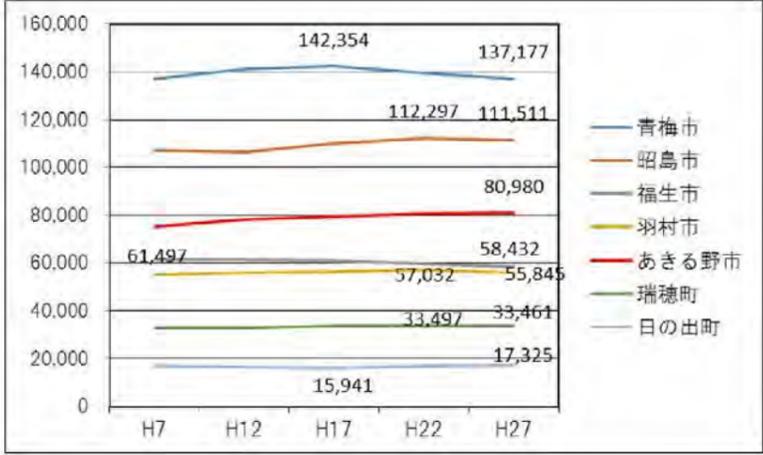
# あきる野市公共交通のあり方に関する 提言書

< 資 料 編 >

<あきる野市と西多摩地域の人口の推移と予測>

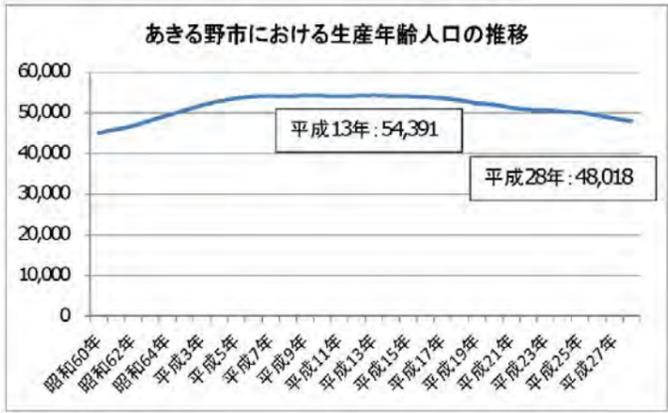
(1)夜間人口の推移

○あきる野市の人口は増加しているが、周辺の市町では減少が始まっている。



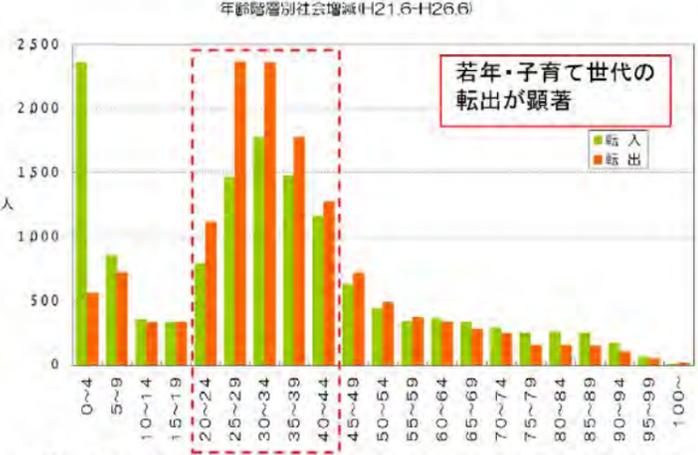
(2)生産年齢人口の推移

○夜間人口全体が増加する中でも、あきる野市の生産年齢人口は、平成13年をピークに減少している。  
○生産年齢人口の減少は、通勤・通学需要を低下させるため、公共交通機関の維持に大きく影響する。

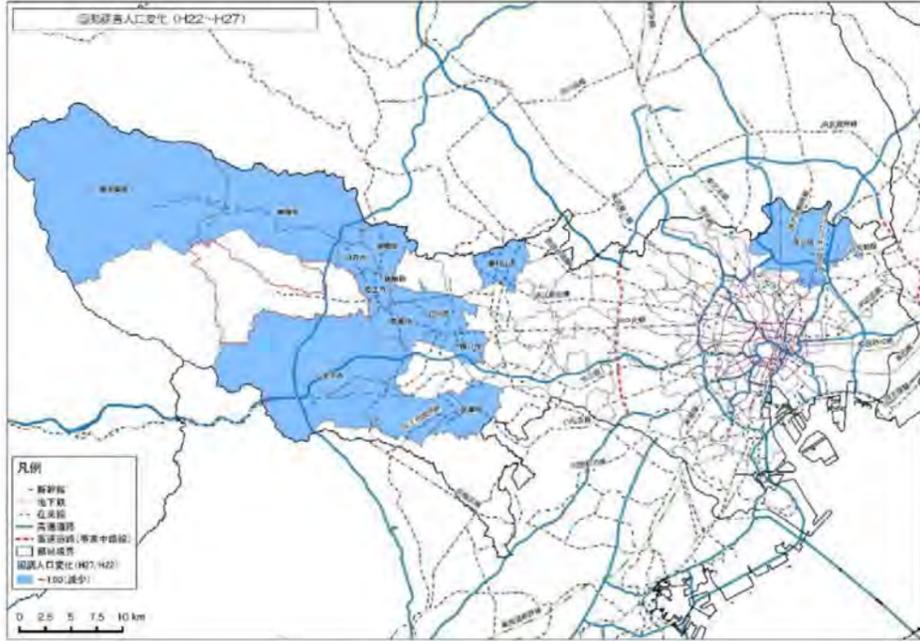


(3)あきる野市の社会増減の内訳

○あきる野市では、20歳から59歳において、転出超過となっており、なかでも、20歳から30代後半の若年・子育て世代においてその傾向が顕著である。  
○転出の理由として、住宅の問題のほか、転勤や転職、結婚が多く、転居先をあきる野市以外で検討している例が多い。

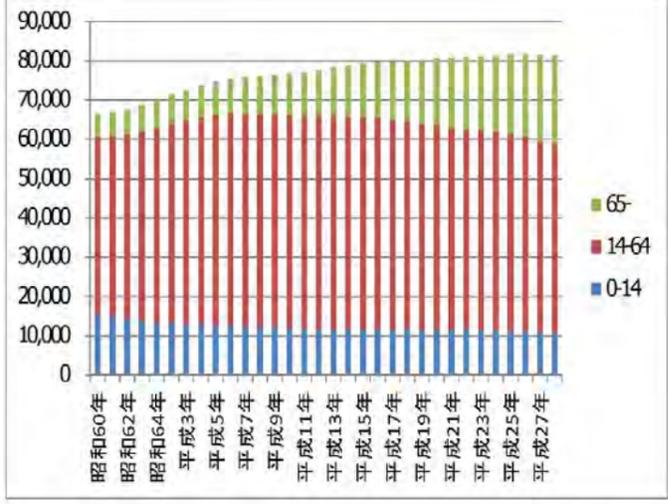


出典：「定住促進及び空き家対策（中間）報告書」（H26.9 あきる野市）



出典：国勢調査

図 あきる野市周辺市町村における夜間人口の推移



出典：住民基本台帳

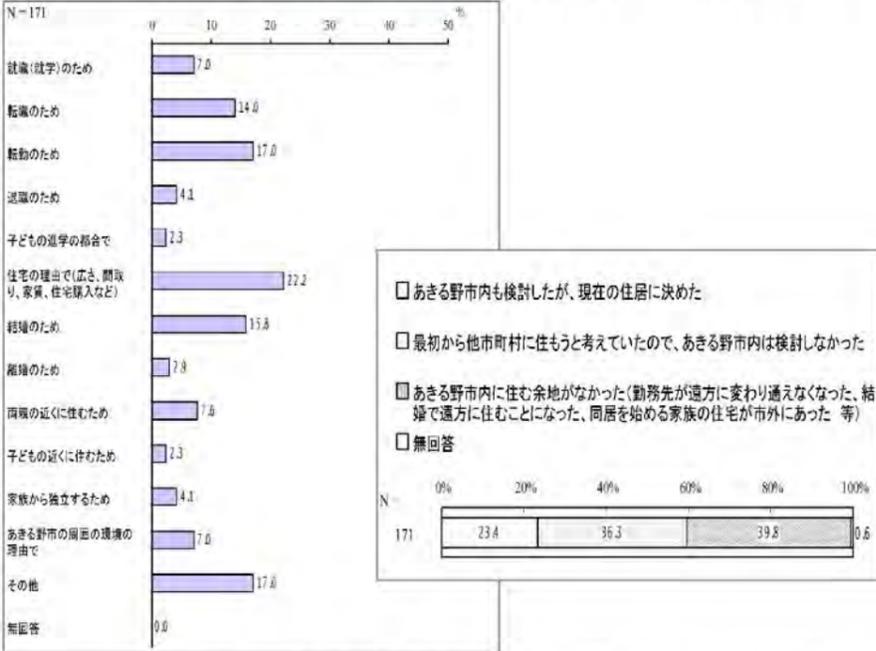


図 転出者のあきる野市内への転居の検討

資料：あきる野市まち・ひと・しごと創生総合戦略等策定に係るアンケート調査（平成27年12月）



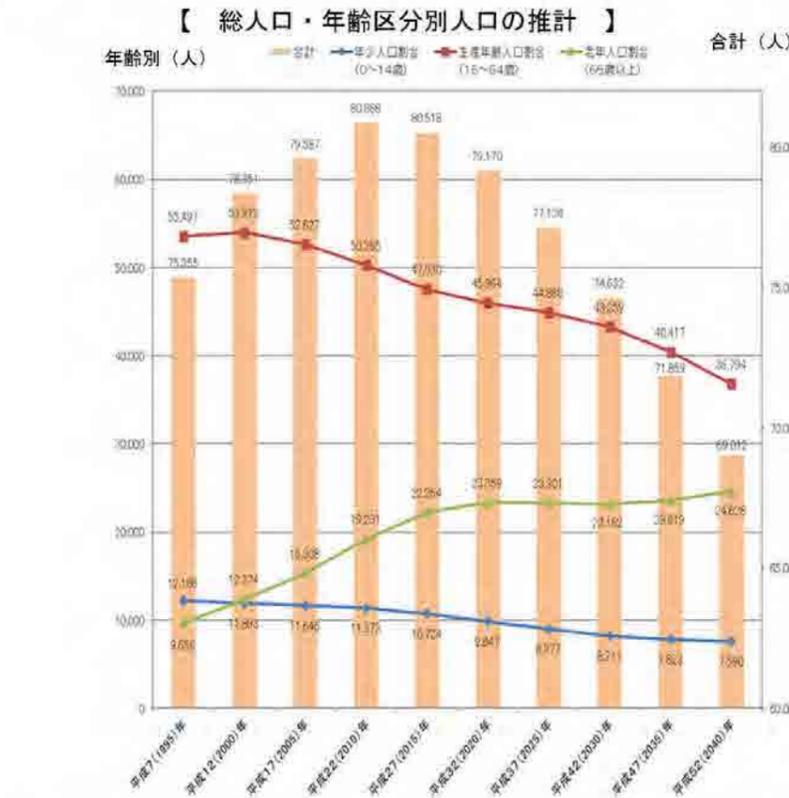
(1)東京都の将来人口予測

○東京都では、2020年以降、人口が減少すると予測されている。  
 ○その原因として、1.0~1.1という低い出生率に加え、2020年からは自然減少が社会増加を上回ると予測されているためである。



(2)国立社会保障・人口問題研究所によるあきる野市の将来人口予測

○国立社会保障・人口問題研究所によるあきる野市の将来人口は、2015年から人口が減少すると予測され、実際には横ばいであるが、長期的には大幅な減少が予測される。  
 ○既に減少している生産年齢人口は、2040年には現在よりも10,000人少ない約37,000人と、現在の約23%減少となる。  
 ○また、2020年(平成32年)には、年少人口(0~14歳)が10,000人を下回ると予測され、それ以降も減少し続けると考えられる。



(3)西多摩地域の将来人口予測

○既に人口減少が始まっている西多摩地域では、今後、生産年齢人口・年少人口の減少が著しく、それに伴い高齢化人口の割合も高くなる。  
 ○平成42(2030)年の西多摩地域の生産年齢人口の割合は約56.4%となり、同時点のあきる野市の生産年齢人口割合58.0%よりも下回る事が予測される。



※西多摩地域(都市計画区域): 青梅市、福生市、羽村市、あきる野市、瑞穂町、日の出町

資料: 平成26年度東京都都市計画基礎調査



出典: 『『東京と地方が共に栄える、真の地方創生』の実現を目指して〜東京都総合戦略〜』

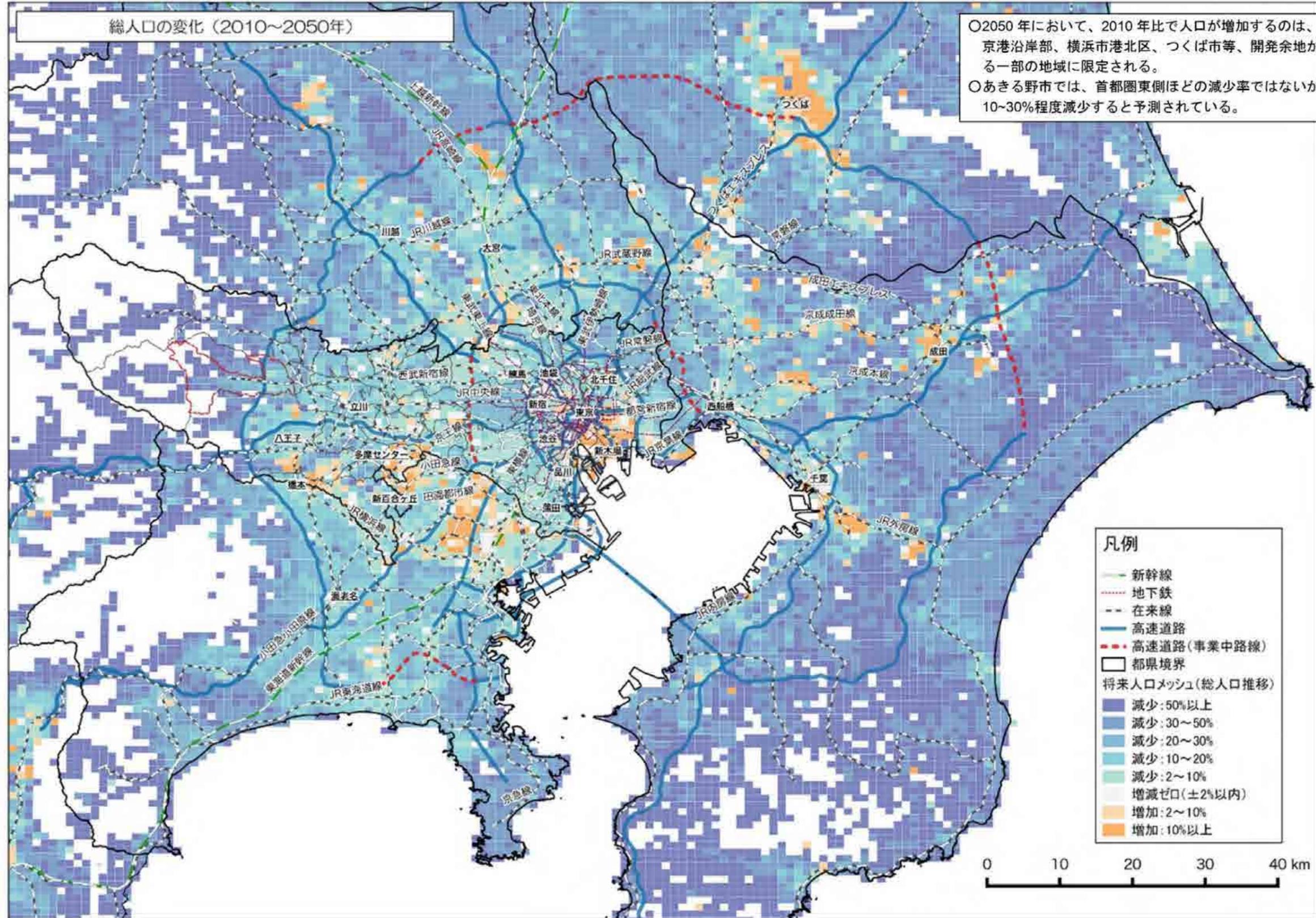
	平成7(1995)年	平成12(2000)年	平成17(2005)年	平成22(2010)年	平成27(2015)年	平成32(2020)年	平成37(2025)年	平成42(2030)年	平成47(2035)年	平成52(2040)年
年少人口割合 (0~14歳)	10.2%	15.2%	14.0%	14.1%	13.3%	12.4%	11.9%	11.0%	10.9%	11.0%
生産年齢人口割合 (15~64歳)	71.0%	68.9%	66.1%	62.2%	59.0%	58.1%	58.2%	58.0%	56.2%	53.3%
老年人口割合 (65歳以上)	12.0%	15.9%	19.2%	23.7%	27.7%	29.5%	30.2%	31.0%	32.9%	35.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※平成22(2010)年人口は、「宝籍及び年齢不詳人口、若狭別と男女年齢別人口比」のため、四捨五入の誤差で、合計が全数していない。  
 ※平成7年、平成12年及び平成17年については、不詳人口を含めていないため、合計が一致しない。

資料: 日本の地域別将来推計人口 (平成25年3月)



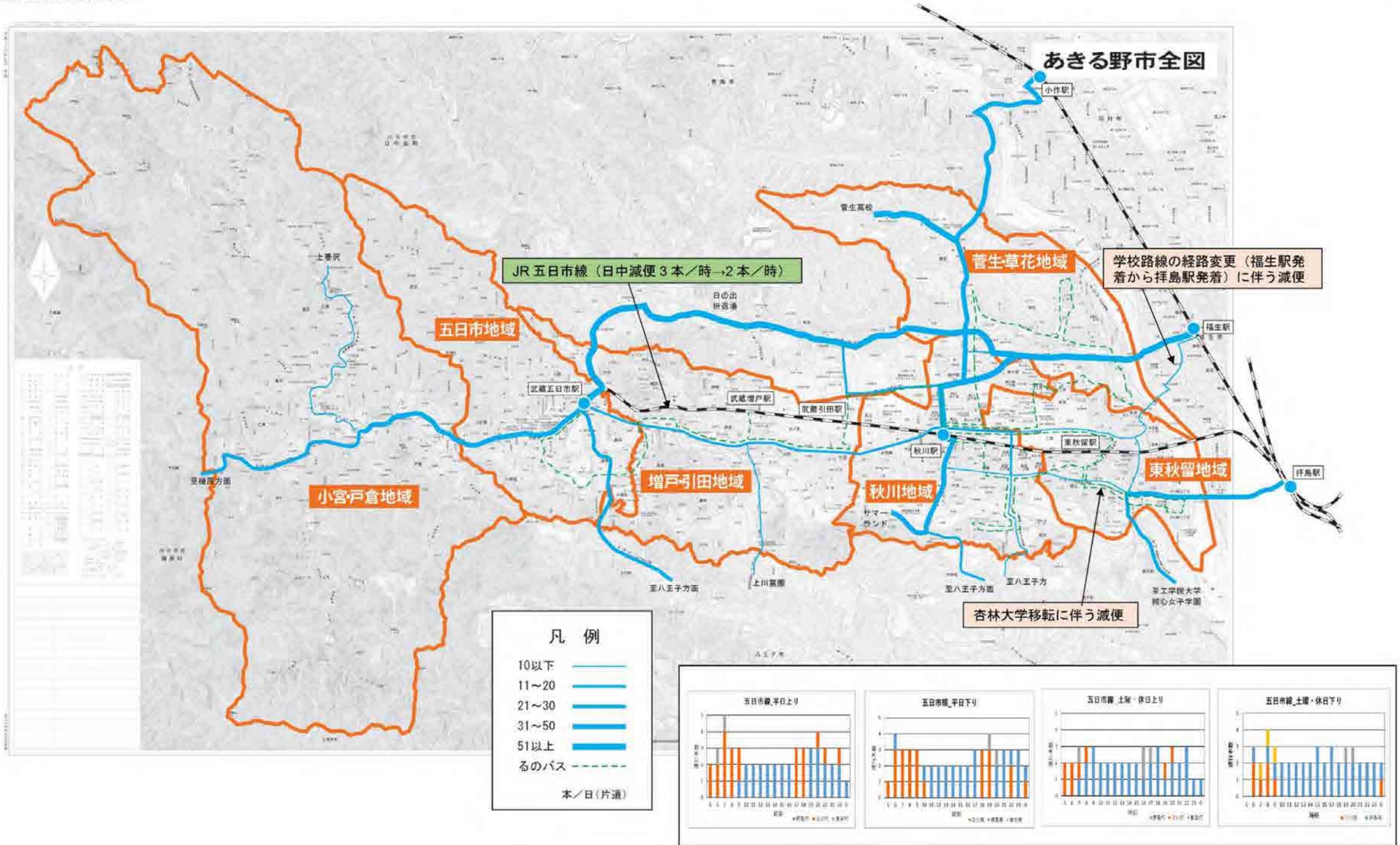
<首都圏における人口変化>



資料：国土数値情報



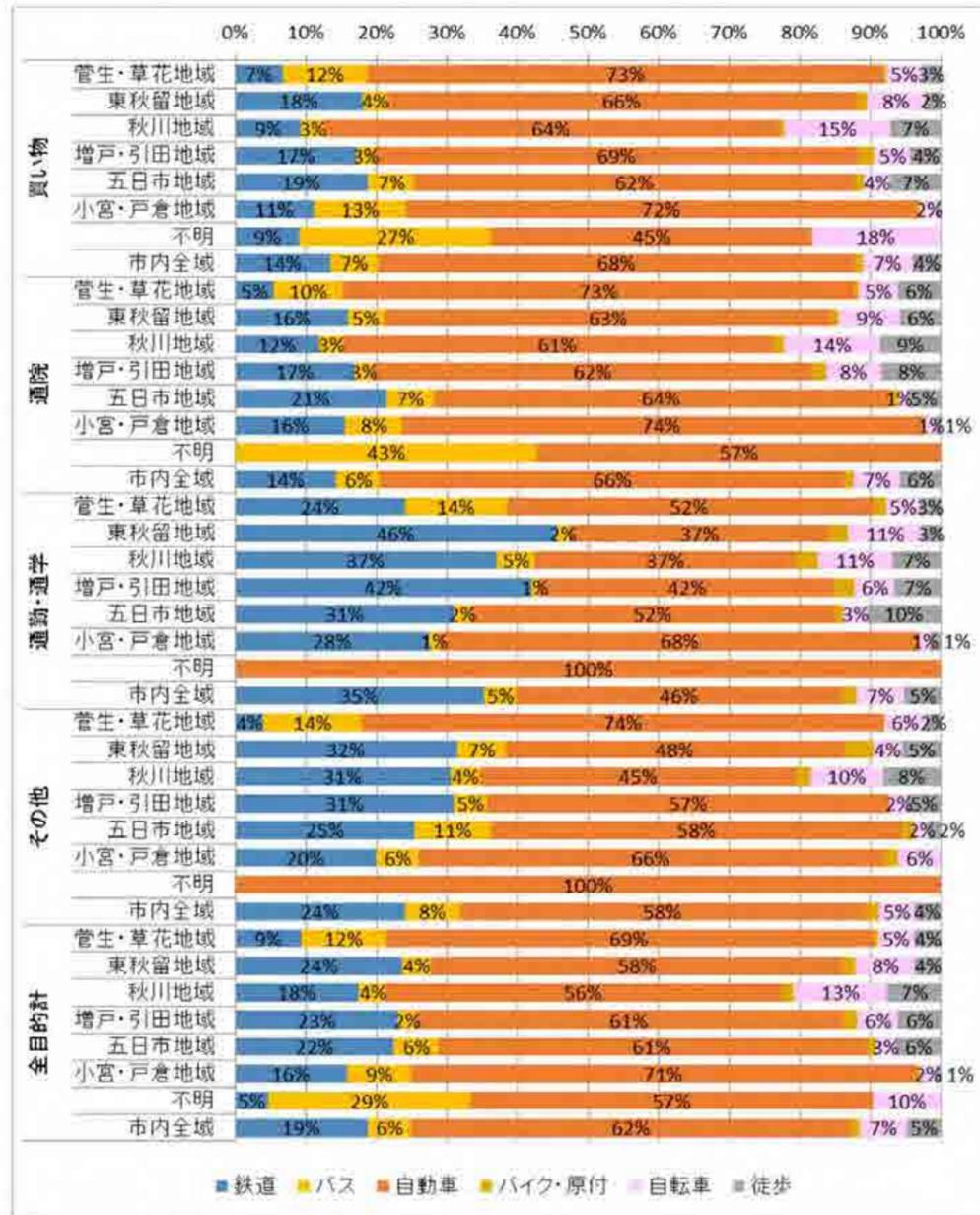
<公共交通の運行状況>





<移動目的別の交通分担率>

○あきる野市内の各地域とも、通勤通学では公共交通機関の利用割合が高いが、その他の目的では、自動車利用が過半数以上を占めている状況にある。

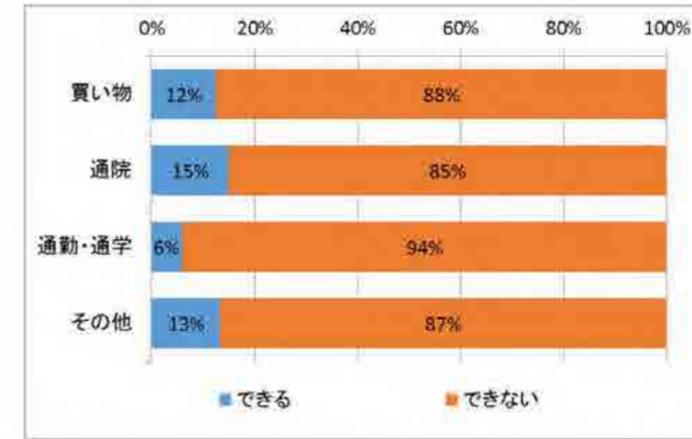


■代表交通手段の比率（市民全般）

資料:あきる野市地域交通利用に関する市民意識調査結果

<移動目的別にみた公共交通の利用可能性の自己評価>

○通勤通学を除く、全ての目的行動において、代表交通手段として自動車が多く選択されているが、全ての目的において、約9割が自動車から公共交通機関への転換は「できない」と回答している。

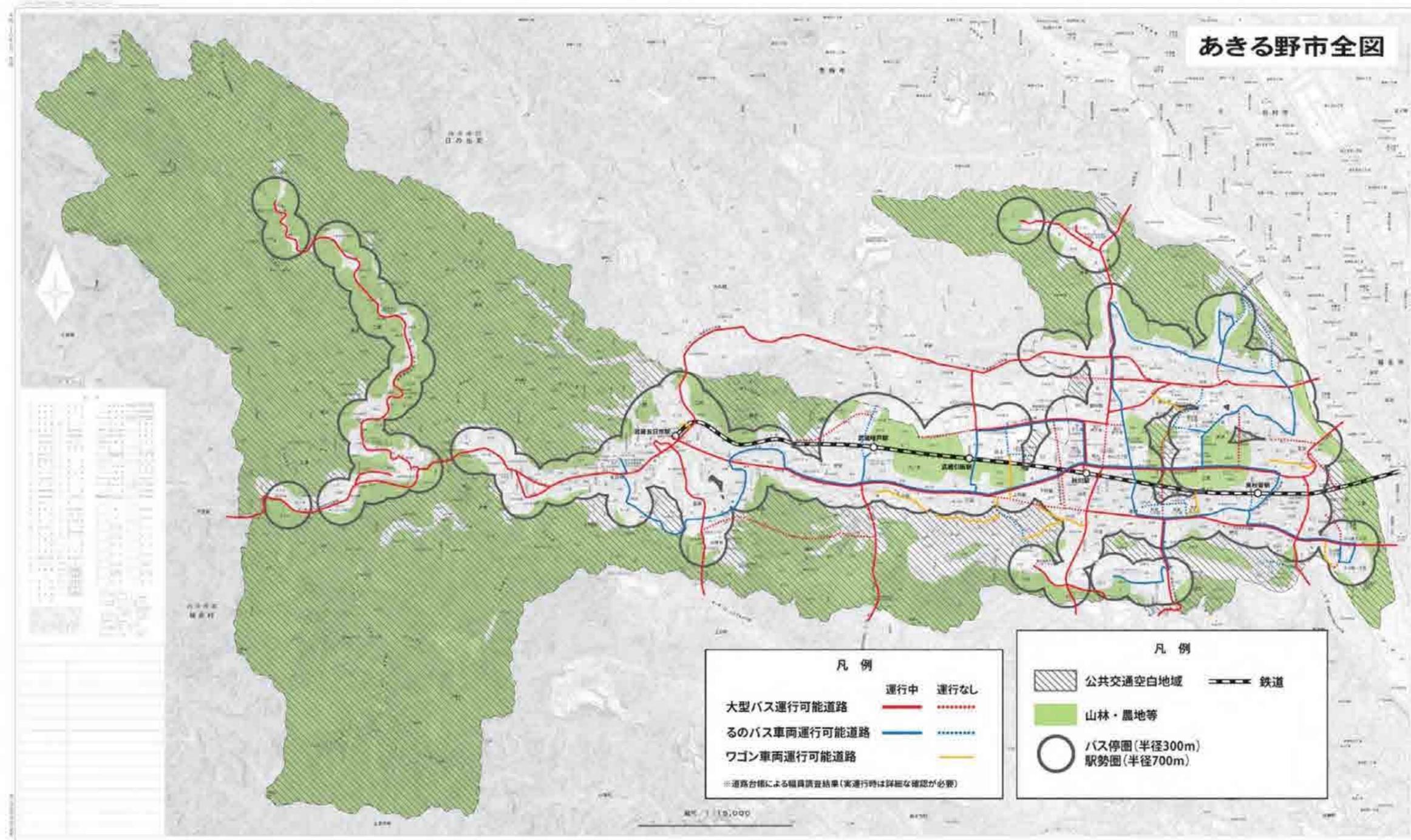


■移動目的別にみた公共交通の利用可能性の自己評価結果

資料:あきる野市地域交通利用に関する市民意識調査結果



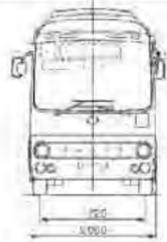
くるのバス車両、ワゴン車両による路線バスの運行が可能な道路>





<小型車両の運行が可能な道路>

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



←るのバス使用車両の車幅は2,080m



←ワンボックスタイプの車両の車幅は1,695m

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



①路側帯（白線）が両側にある場合

◆必要な車道の幅員： $2.08 \times 2 + 0.5 = 4.66\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅)

※路側帯の最低幅員：0.75m

---

②路側帯（白線）が片側のみの場合

◆必要な車道(路面)の幅員： $2.08 \times 2 + 0.5 + 0.5 = 5.16\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅)  
 (路側帯の無い側の側方の余裕幅)

※路側帯の最低幅員：0.75m

---

③路側帯（白線）がない場合

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



①路側帯（白線）が両側にある場合

◆必要な車道の幅員： $1.695 \times 2 + 0.5 = 3.89\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅)

※路側帯の最低幅員：0.75m

---

②路側帯（白線）が片側のみの場合

◆必要な車道(路面)の幅員： $1.695 \times 2 + 0.5 + 0.5 = 4.39\text{m}$   
 (すれ違いに必要な余裕幅)  
 (路側帯の無い側の側方の余裕幅)

※路側帯の最低幅員：0.75m

---

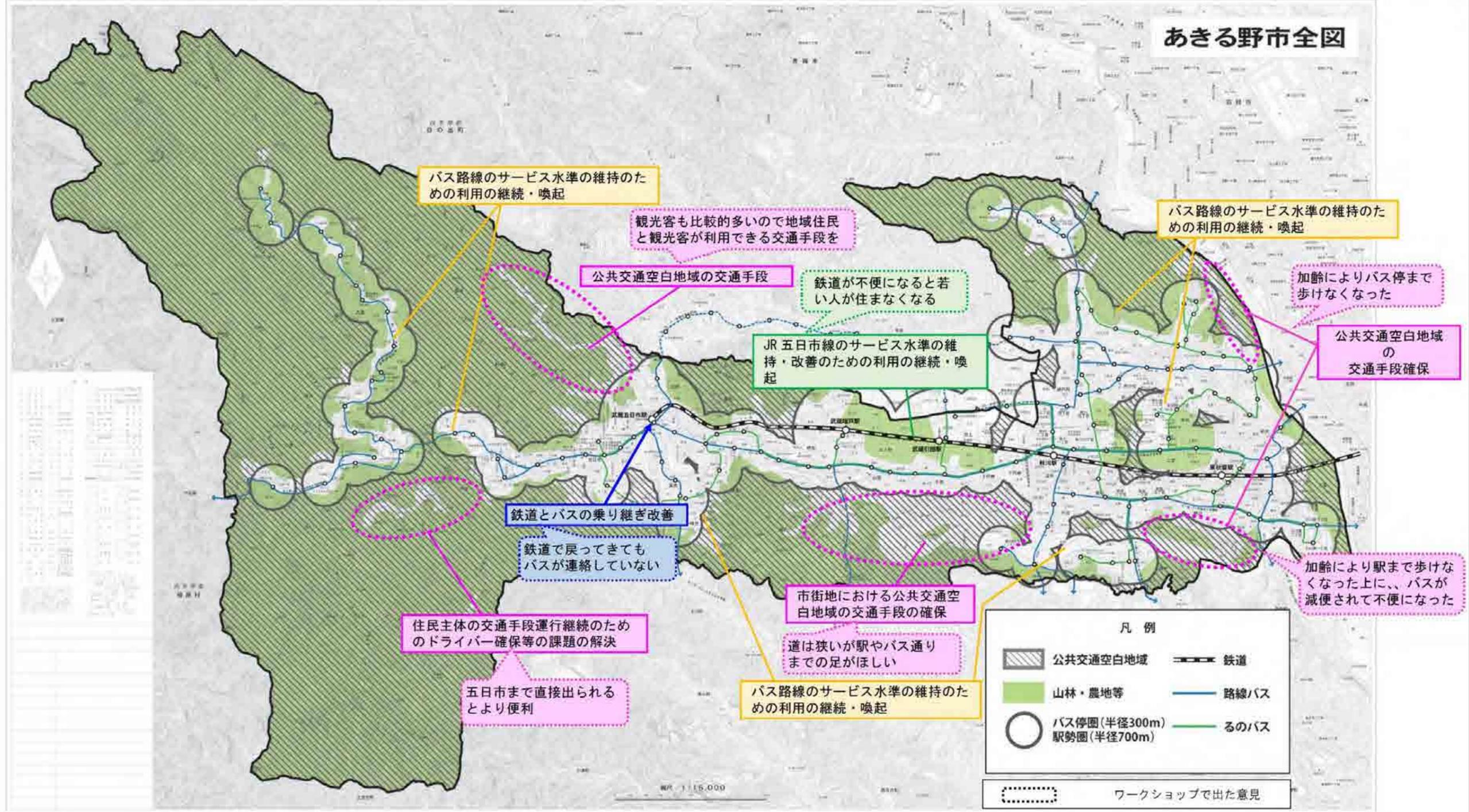
③路側帯（白線）がない場合

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



<公共交通空白地域>

- ここでは、鉄道駅から半径 700m、バス停から半径 300m の範囲内に入らない地区を公共交通空白地域とした。
- 公共交通空白地域として、平地部では引田地区の南側など、いくつかまとまった空白地域がある。また、山間部については、一部に公共交通が全くない地区も見られる。
- 公共交通のない地域は、自家用車が主な移動手段となっている。高齢化が進展する中で、将来的な移動困難者が増加する恐れがある。

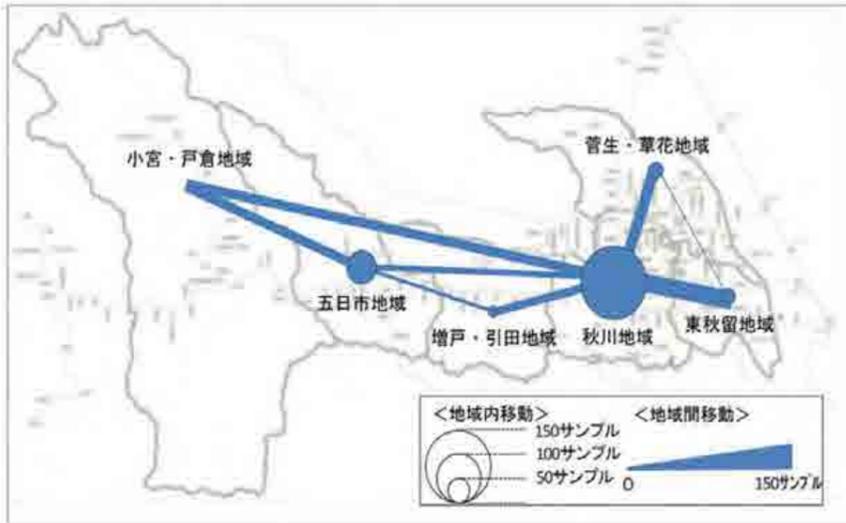




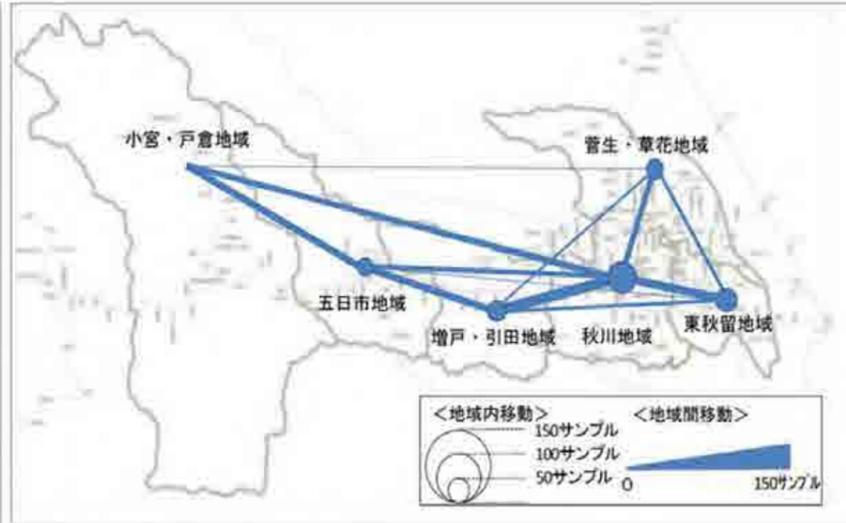
<住民アンケートにおける利用者 OD>

- ・ 買い物目的の移動では、市内は秋川地域を目的地とする流動が各地区から最も多く、市外では日の出町への流動が各地区から多く見られる。
- ・ 通院目的の移動では、市内では秋川地域を目的地とする流動が比較的大きいが、小宮・戸倉地域を除く各地域を目的地とする流動も少なくない。
- ・ 通勤・通学目的の移動では、市内では特に特徴的な動きは見られないが、菅生・草花地域や秋川、東秋留地域から、市外への流動が比較的多く見られる。

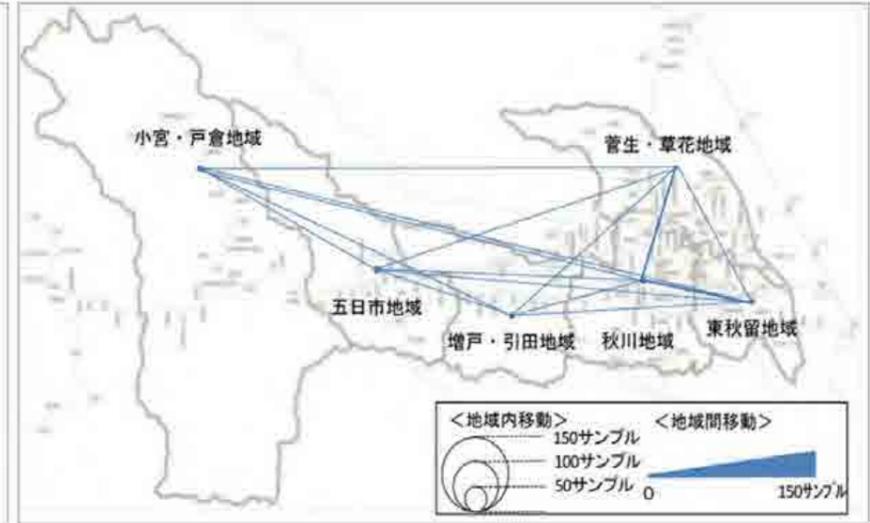
<買い物目的 (市内の移動)>



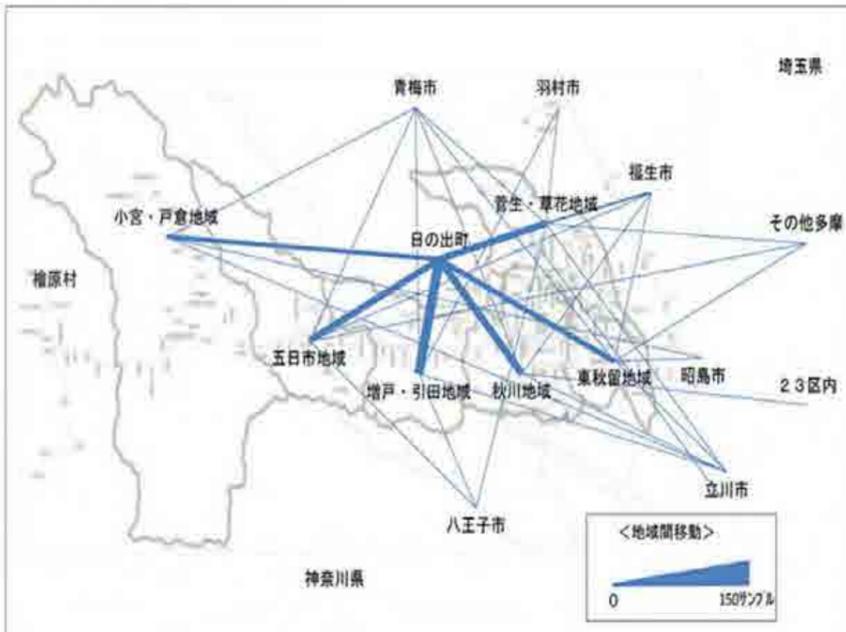
<通院目的 (市内の移動)>



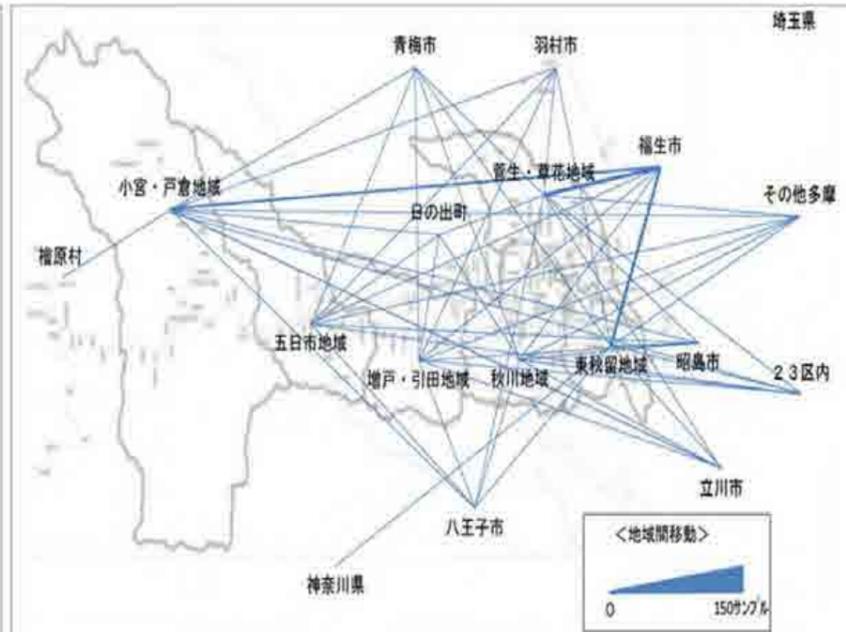
<通勤・通学目的 (市内の移動)>



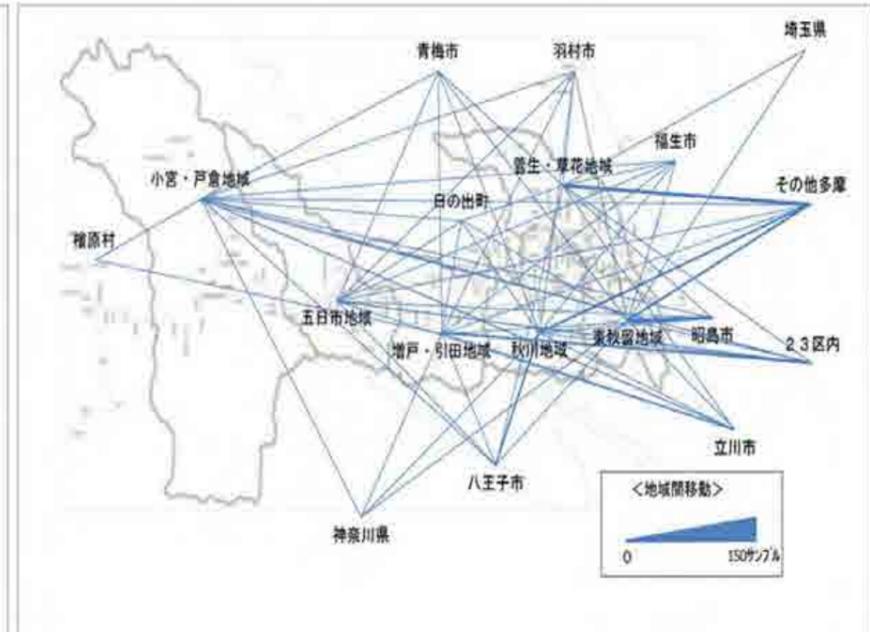
<買い物目的 (市外との移動)>



<通院目的 (市外との移動)>



<通勤・通学目的 (市外との移動)>





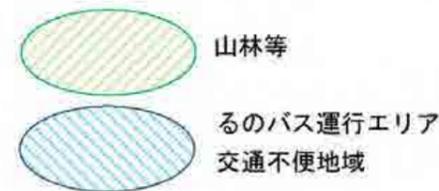
<あきる野市内各地域の公共交通を取り巻く課題>

[菅生・草花地域の課題]

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



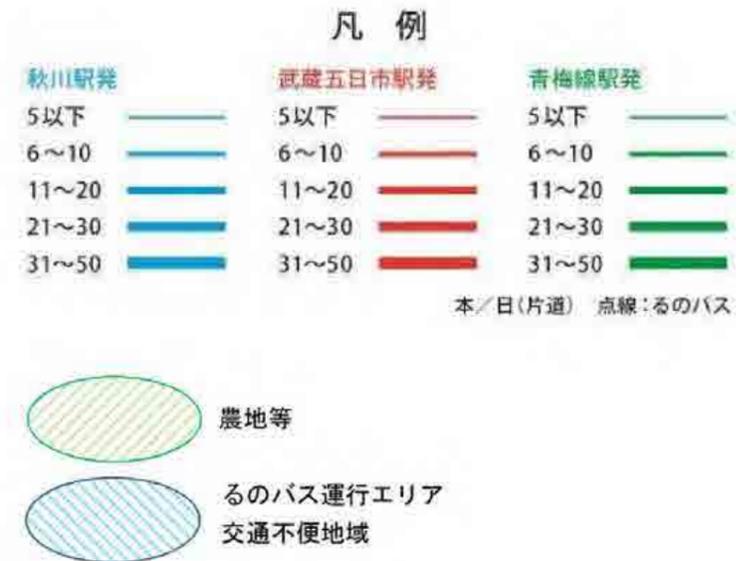
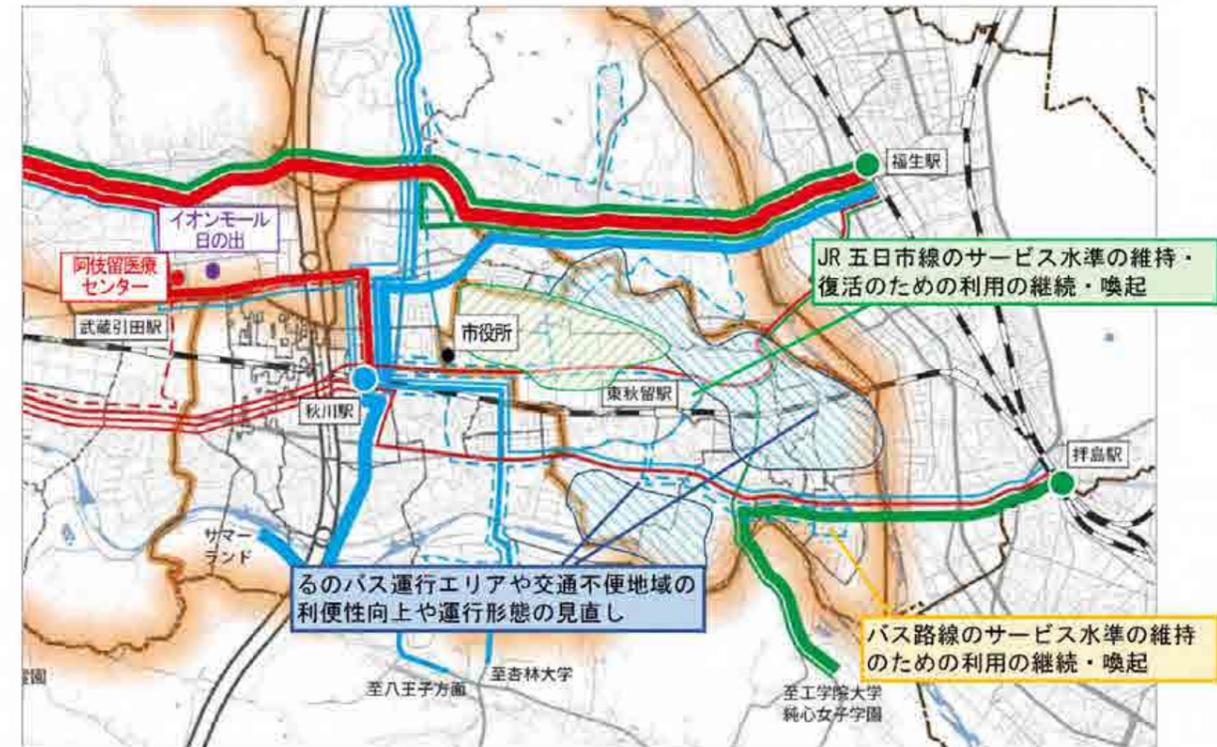
凡例





[東秋留地域の課題]

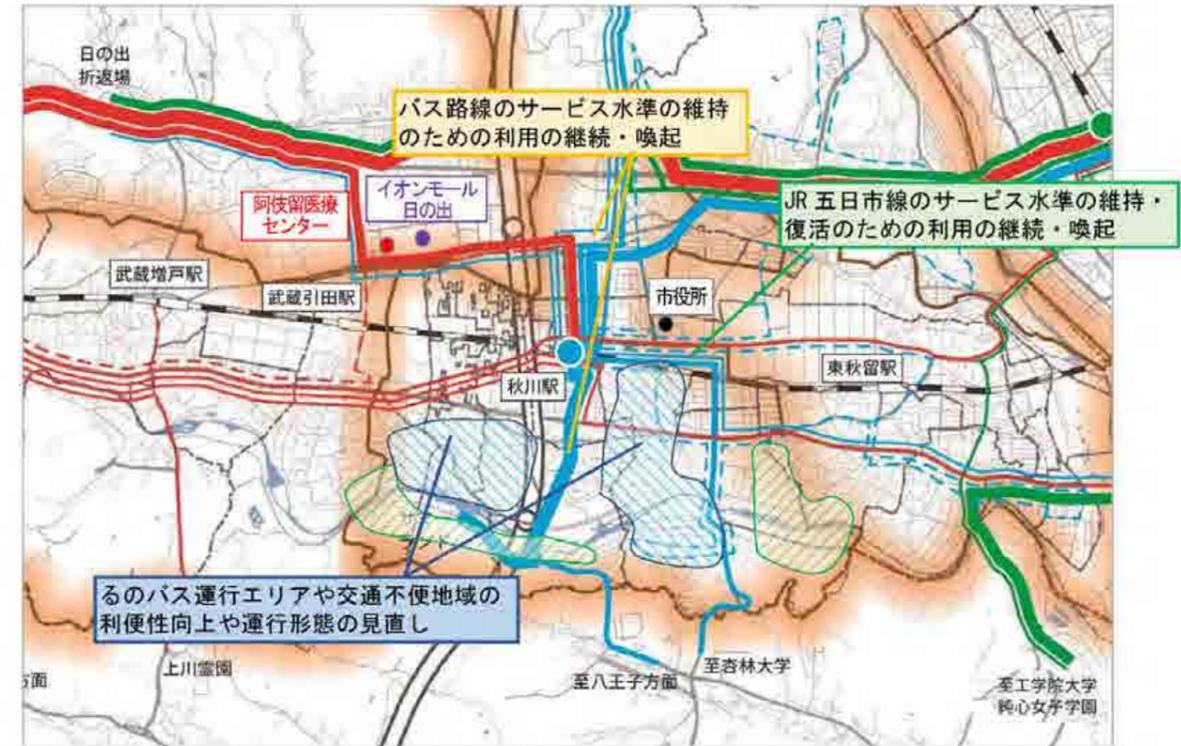
<p>地域の特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>あきる野市南東部に位置する地域で、JR 五日市線東秋留駅を中心に、五日市街道、睦橋通りといったあきる野市の東西方向の幹線道路が通る地域である。</li> <li>地域はおおむね平坦（多摩川、秋川に向かって下る傾向）で、住宅や屋敷工業団地等が立地している。地区内西側はおおむね東秋留駅の徒歩圏になっており、地区内東側については、睦橋通りに運行される路線バスで JR 青梅線拝島駅に直結されている。</li> </ul>
<p>現状</p>	<p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: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





[秋川地域の課題]

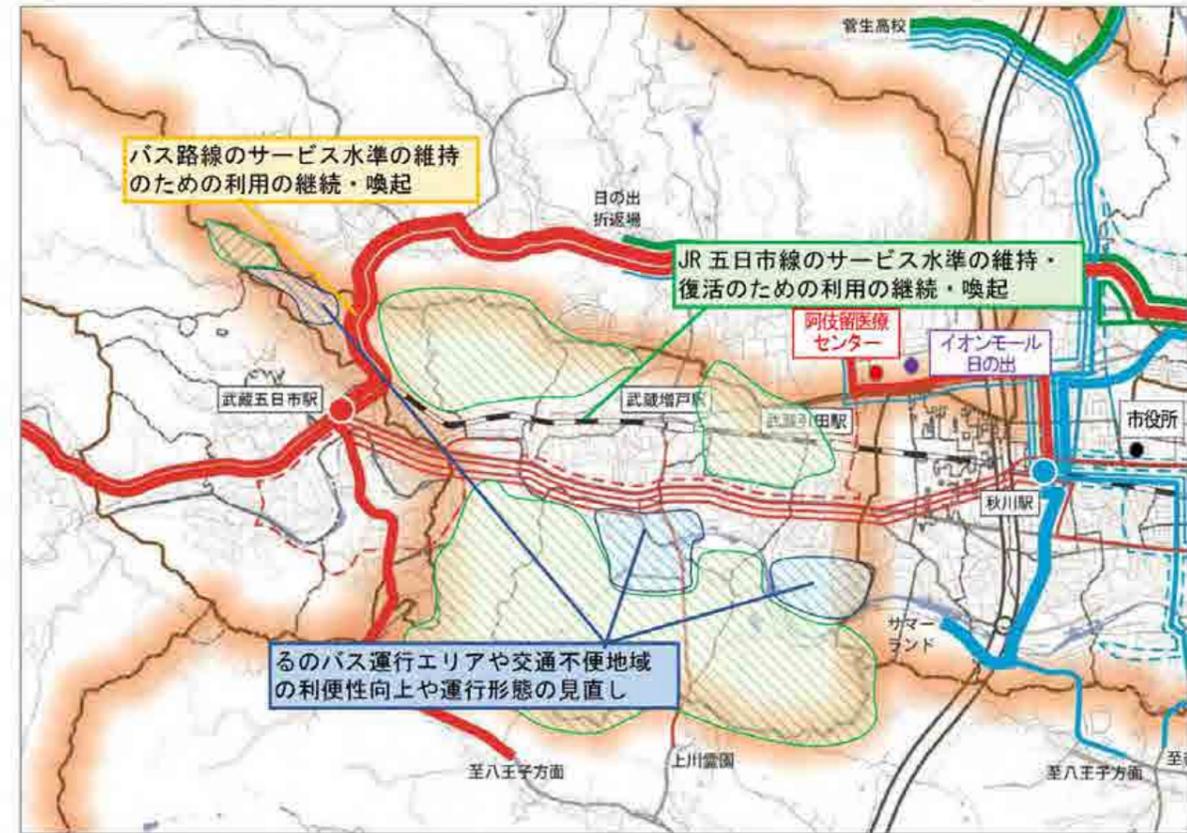
<p>地域の特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧秋川市中心部に位置する地域で行政や商業集積が見られるJR五日市線秋川駅を中心に、東西方向の幹線道路（五日市街道、陸橋通り）、南北方向の幹線道路（滝山街道）が通る地域である。</li> <li>地形はおおむね平坦（秋川に向かって下る傾向）で、JR五日市線の南側が旧市街（住宅中心）、北側が新市街（商業、業務中心）となっている。</li> </ul>
<p>現状</p>	<p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域内にJR五日市線秋川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



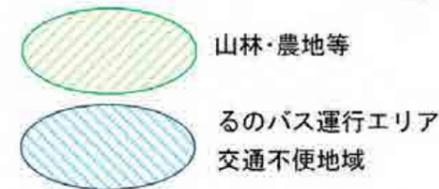


[増戸・引田地域の課題]

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



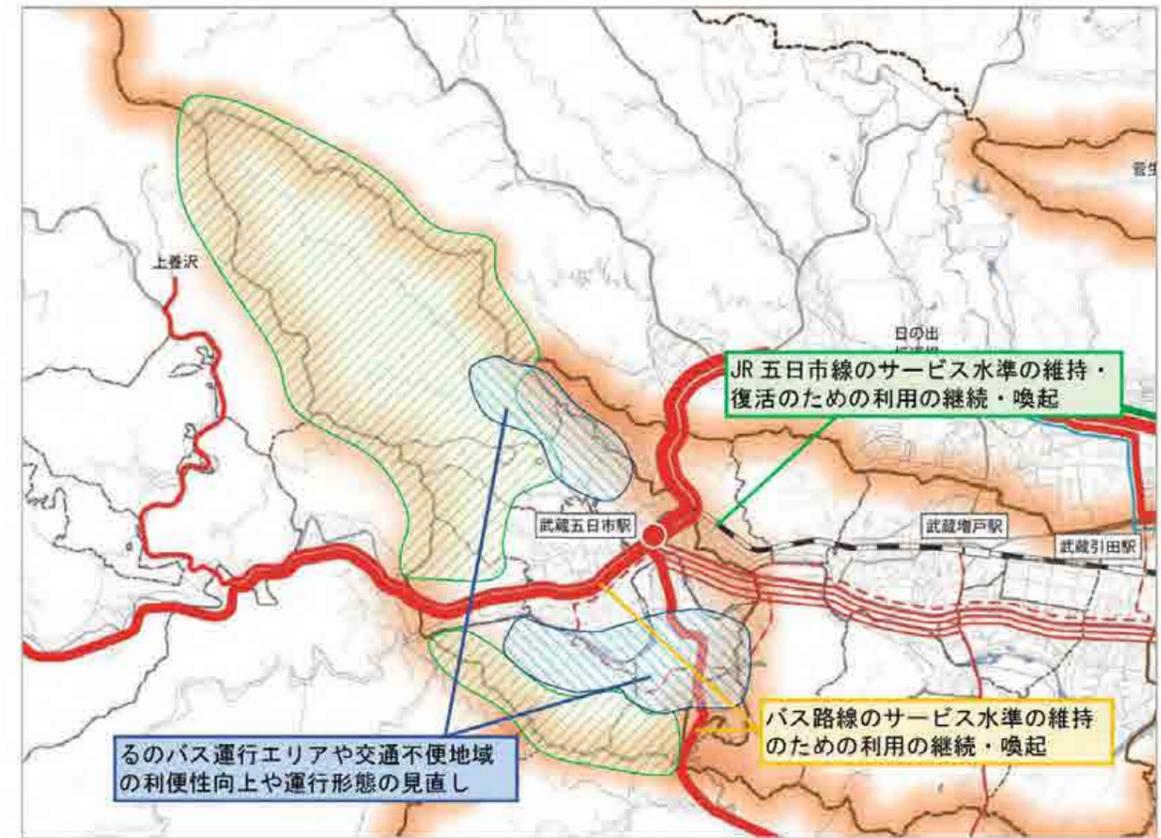
凡例



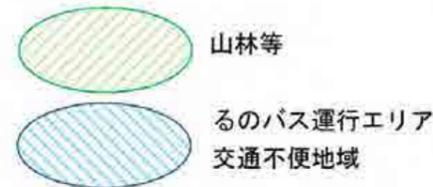


[五日市地域の課題]

<p>地域の特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形は山間部が中心で、JR 五日市線武蔵五日市駅周辺が五日市地域の住宅や商業施設が集積する平坦な地区となっている。</li> <li>・山間部については、一部の道路沿いのほかは、ほとんど住宅等は立地していない。</li> </ul>
<p>現状</p>	<p>[鉄道]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に JR 五日市線の終点武蔵五日市駅が立地し、朝夕は立川や都心方面と直通運転されている。JR 五日市線は日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり利便性が低下してきている。</li> </ul> <p>[路線バス]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・武蔵五日市駅が鉄道と路線バスの結節点となっており、JR 青梅線福生駅（日の出町経由）、檜原方面、八王子方面、秋川駅方面等への路線バスが運行されている。</li> <li>・東西方向の路線は、JR 五日市線との並行路線となるため、バスの運行本数は数本/日となっており利便性は低く、路線バスでカバーできない範囲については「るのバス」が3本/日（片道）運行されており、武蔵五日市駅、秋川駅方面への足として機能している。</li> <li>・秋川の南側地区については、上川霊園行きのバスが2本/日（片道）運行されているのみとなっている。</li> </ul>
<p>アンケートによる意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄りバスまでの所要時間について、バスが運行されていない入野・深沢地区で満足度が低くなっている。</li> <li>・留原・館谷地区で遅延に対する満足度が低くなっている。これは運行距離の長い路線（武蔵五日市駅～秋川駅、拝島駅）が中心となっていることが理由と考えられる。</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 五日市線については日中の本数削減（3本/時→2本/時）となり利便性が低下してきていることから、今後サービス水準が低下しないよう、利用の継続・喚起に取り組む必要がある。</li> <li>・東西方向（五日市街道）のバスや、るのバスの運行は数本/日程度の本数であり、日常生活の中での利用は難しい水準にあると考えられ、公共交通が運行されていない深沢・入野地区を含め、利用しやすい交通手段として機能するための対策が必要と考えられる。</li> </ul>



凡例





[小宮・戸倉地域の課題]

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





**[盆堀地域交通対策事業]**

小宮・戸倉地域内の盆堀地区では、公共交通手段が運行されておらず、小学校の閉校などをきっかけに、平成25年3月から地域住民が主体となって新たな交通システムをスタートさせている。

あきる野市ではワゴン車をリースで確保し、燃料費を負担している。運行については地区住民で行っている。

きめ細かく柔軟性に富んだ市と市民の協働による新しいサービスとして運行されている。

**○交通システムの内容**

- ・毎日6便無料で運行
- ・地区最深部～路線バスバス停の間を運行
  
- ・車両(7人乗りワゴン車)：市がリース費負担で用意
- ・燃料費：市の予算で負担
- ・管理：盆堀地区(盆堀地区会館の駐車場に駐車)
- ・運転手：盆堀地区の住民(市の非常勤として雇用)
- ・運行計画：地域住民が作成、市と地域が協議し決定

**○課題**

- ・運転手の高齢化が進んでおり、確保が困難になる



**○他地区への展開の課題**

- ・公共交通手段が運行されていない地区では、小・中学生の通学は親が送迎している場合が多い。
- ・高齢者の交通手段は、親戚や近所の人たちで助け合っている。

**→盆堀交通システムの導入は運転手の確保が困難なこともあり実施に至っていない。**



## 11. 今後の取組について

「あきる野市公共交通のあり方検討会議」による「あきる野市公共交通のあり方に関する提言書」に基づき、これから市が進める取組の概要をまとめた。

### 11.1. 短期的取組（公共交通空白地域の解消）

#### 1) 公共交通優先検討区域の設定と住民意識の把握など

本報告書 79 頁にて整理した公共交通空白地域のうち、一定の範囲を有し、住宅が存在する 4 か所の公共交通空白地域を「公共交通優先検討区域」と位置付け、優先的に対策を検討する。検討を行うに当たっては、公共交通優先検討区域における道路状況等の諸条件を整理するとともに、町内会・自治会を基本に、当該地域における公共交通の需要、移動の目的等の住民意識を把握するため、ワークショップを実施する。

また、ワークショップの結果等から、社会実験等の施策の対象となる地域の優先順位を定めることとする。

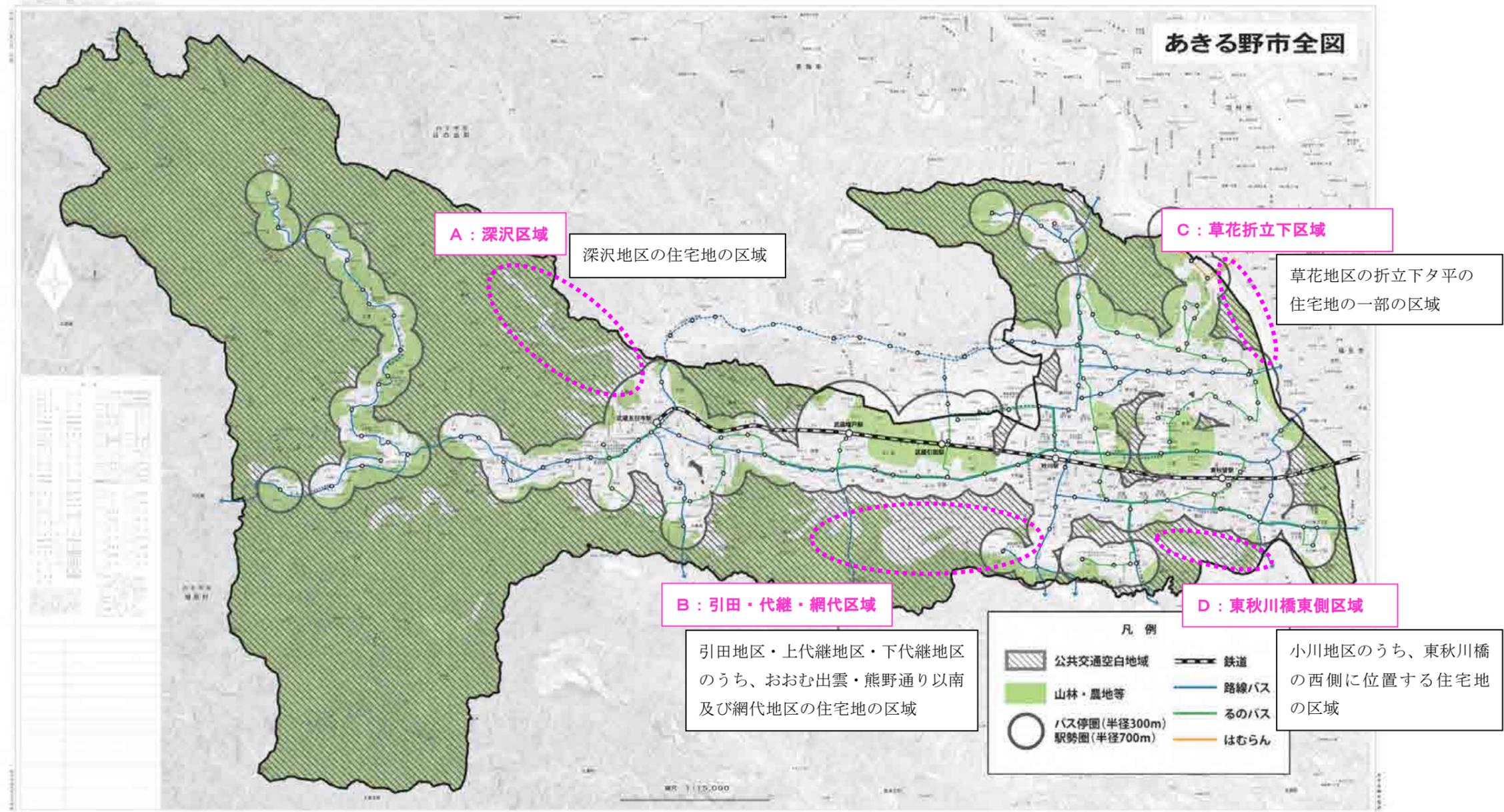


図 11-1 公共交通優先検討地域のイメージ（詳細は今後決定）



## 2) 具体的な取組の検討・実施

1) にて設定した公共交通優先検討地域における公共交通の充実にに向けた取組の実施に向け、市民意識や優先順位などを踏まえ、本報告書 95 頁から 111 頁までに示す取組事例等を基礎資料とし、導入する公共交通の手法を検討する。手法については、取組事例等のほか、福祉分野と連携したサービス、デマンド\*型交通など、様々な可能性を模索する。

また、本報告書 113 頁から 127 頁までに示す公共交通のネットワーク化等の考え方を基本としながら、他の交通機関との円滑な接続など、利用者の利便性の向上のほか、導入する公共交通の運営や利用促進策などに関する住民・事業者・市の役割分担等を検討する。

更に、公共交通優先検討地域に限らず、広域的な公共交通の充実にに向けた取組についても、研究を進める。

## 3) 道路拡幅区間の検討

公共交通空白地域においては、一部の道路区間が狭あいであるがために、バス網の整備に支障をきたしている場合がある。このような事例については、本報告書 91 頁に示す車道の幅員の考え方等を踏まえ、道路拡幅によるバス網の成立の可否について検討する。

## 11.2.中長期的取組（需要の確保に向けた取組）

### 1) まちづくり等との連携

公共交通空白地域に密着した公共交通の導入に当たっては、提言にもあるとおり、一定の需要の確保が必要であり、公共交通の利用促進に向けた住民意識の喚起のほか、まちづくりと公共交通機関の連携方策について、平成 33 年度からを計画期間とするあきる野市総合計画等の策定に当たり、課題として、整理・検討していく。

また、鉄道、路線バス\*といった広域的な公共交通ネットワークについては、必要に応じて、関係市町村と調整を図り、需要の確保に取り組む。

### 2) 利便性の向上に向けた取組

本市の公共交通の利用状況等については、本報告書 55 頁に示すとおり、自動車利用に比べ、低い水準になっている。また、本報告書 56 頁では、自動車から公共交通機関への利用転換について、約 9 割の市民が「できない」と答えている。

公共交通の利用促進には、1) で記すとおり、まちづくりとの連携や公共交通機関同士のネットワーク化が有効であるが、提言にあるとおり、公共交通機関のサービス水準の向上も必要である。

このため、事業者との連携のもと、拠点バス停等の整備による需要の集約や、るのバスの運行内容の改善など、サービス水準の向上を目指す取組について検討する。

### 3) 革新的技術への対応

高齢化社会の更なる進展に向け、公共交通の維持・充実、本市のみならず、わが国の課題となっており、自動運転\*技術など、民間事業者による様々な技術開発が進められている。本報告書 102 頁から 111 頁までにおいて、技術開発の動向をまとめているが、これらの技術は日々開発が進められており、本市の交通課題の解決に向け、引き続き注視していく。

### 4) 国の動向等の把握

公共交通の維持・充実に向け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律\*が改正されるなど、地方公共団体を中心とした公共交通ネットワークの再編への動きが加速している。国においては、地域公共交通確保維持改善事業など、地方公共団体の取組を後押しする施策が実施されているため、本市の公共交通の取組への活用の可能性について検討する。

また、「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会\*」や「高齢者の移動手段の確保に関する検討会\*」などにより、公共交通のあり方が示されているため、これらの提言や取りまとめの内容を注視し、本市の公共交通の取組に生かしていく。

## 11.3.新たな組織の設置

11. 1 及び 11. 2 の取組を進めるに当たり、本市の公共交通のあり方などを検討するため、有識者や交通事業者、市民などから構成する新たな組織を設置する。

## 12. 用語集

行	用語	読み方	意味
あ行	相乗りタクシー	あいのりたくしー	目的地に近い他人同士を複数人同乗させ、運行するタクシーのこと。乗客1人当たりの運賃が安くすむなどのメリットがある。
	アクセシビリティ	あくせしびりてい	ある地点（施設、ゾーン等）から他地点への接近のしやすさ、あるいは相互の結びつきの可能性の度合を表わす尺度のこと。
	アクセス	あくせす	ある目的地へ移動するための経路や移動する行為のこと。
	字	あざ	市や町、村の中の一区画で、比較的広く、いくつかの小字（こあざ）を含むものの名前のこと。
	移動困難者	いどうこんなんしゃ	一般的には運転免許証がないなど、他に交通手段を持たない人のこと。また、自力でバスが利用できない高齢者や障害者なども含む。
	入込観光客数	いれこみかんこうきゃくすう	観光地や遊園地などの施設、観光地域などの入場者数、来訪客数のこと。
	インセンティブ	いんせんていぶ	意欲向上や目標達成のための刺激策のこと。
	沿線人口	えんせんじんこう	鉄道や路線バスなどの沿線に住む人口のこと。
か行	カープーリング	かーぷーりんぐ	交通混雑の緩和、特に出退勤時の渋滞緩和を目的として、通行車両数の減少を図るため、1台の車両に複数の利用者が相乗りする仕組みのこと。
	介護・福祉系交通	かいご・ふくしけいこうつう	「用語集：福祉輸送」を参照のこと。
	可住地	かじゅうち	居住可能な条件を備えた土地のこと。可住地面積という場合には、土地総面積から、林野面積と湖沼面積を差し引いた面積を指す。
	観光資源	かんこうしげん	観光客を集めるのに役立つ美しい景観、名所、温泉などのこと。
	キャパシタ	きゃぱした	いわゆるコンデンサのことで、活性炭とチタン酸バリウムを主原料とした蓄電器のこと。電気化学キャパシタは、大容量でありながら急速充放電が可能であるなどの特徴を有するため、近年、ハイブリッド自動車などに用いられるなど、非常に注目されている。

行	用語	読み方	意味
か行	共分散構造分析	きょうぶんさんこうぞうぶんせき	統計的手法であり、直接観測できない潜在変数を導入し、潜在変数と観測変数との間の因果関係を調べる方法のこと。 本報告書では、潜在変数を重みパラメータとし、各満足度の比較に用いている。
	結節点	けっせつてん	同じ交通手段や異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ拠点のこと。
	減価償却費	げんかしょうきやくひ	有形固定資産及び無形固定資産の取得原価を使用する期間や耐用年数に応じて配分した費用の総額のこと。
	交通分担率	こうつうぶんたんりつ	移動に占める各交通手段の利用率のこと。
	高齢者の移動手段の確保に関する検討会	こうれいしゃのいどうしゅだんのかくほにかんするけんとうかい	国土交通省が2017（平成29）年に開催した検討会のことであり、高齢者が安心して移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討している。2017（平成29）年6月30日に中間のとりまとめが公表されている。
	国立社会保障・人口問題研究所	こくりつしゃかいほしよ・じんこうもんだいけんきゅうじょ	厚生労働省に設置された社会保障と人口問題の政策研究を行う国立の政策研究機関のこと。
	コミュニティバス	こみゅにていばす	地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行する地域密着型のバスで、車両仕様、運賃、運行ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービスのこと。本市では「るのバス」がこれに相当する。
さ行	シェアリング	しえありんぐ	移動手段を個人で保有せず、特定又は不特定の複数人で利用する考え方のこと。
	自転車タクシー	じてんしゃたくしー	2輪車又は3輪車で、人力により乗客を運ぶ車両のこと。ドライバー以外に1人ないし、2人の乗客を運ぶことが可能である。人力車、ペロタクシーが知られている。

行	用語	読み方	意味
さ行	自動走行システム (SIP-adus)	じどうそうこうしすて む (SIP-adus)	<p>SIP (「用語集：戦略的イノベーション創造プログラム (SIP)」を参照のこと。)により開発を進める自動走行システムのこと。安全性や運転支援技術の高度化に加えて、ユニバーサルな移動手段としての自動走行システムを目指している。</p> <p>自動走行システムには、レベル0からレベル5までが存在する。</p> <p>レベル0 (運転自動化なし)：運転者が全ての運転操作を実施</p> <p>レベル1 (運転支援)：システムが前後・左右のいずれかの車両の制御に係る運転操作の一部を実施</p> <p>レベル2 (部分運転自動化)：システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転操作の一部を実施</p> <p>レベル3 (条件付運転自動化)：システムが全ての運転タスクを実施 (限定条件下)。システムからの要請に対する応答が必要</p> <p>レベル4 (高度運転自動化)：システムが全ての運転タスクを実施 (限定条件下)。システムからの要請に対する応答が不要</p> <p>レベル5 (完全運転自動化)：システムが全ての運転タスクを実施 (限定条件なし)。システムからの要請に対する応答が不要</p> <p>【略称】 adus：Automated Driving for Universal Services</p>
	社会増減	しゃかいぞうげん	ある地域 (自治体) の転出者数と転入者数の差のこと。
	車両制限令	しゃりょうせいげんれい	道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径等の制限を定めた政令のこと。
	循環バス	じゅんかんばす	始発点と終着点が同一になる決められたコースを巡る乗合自動車のこと。
	シルバーバス	しるばーばす	70歳以上の都内に住民登録をされている方が都営交通機関と都内民営バスに無料で乗車できる有料の東京都シルバーバスのこと。

行	用語	読み方	意味
さ行	人工知能（ディープラーニング）	じんこうちのう（でいぷらーにんぐ）	学習を繰り返して画像や音声などの特徴を見つける「機械学習」の手法のひとつのこと。従来の機械学習では、人間が特徴を定義してやる必要があったが、ディープラーニングでは、人工知能が特徴を検出する。
	深夜バス	しんやばす	深夜（おおむね午後 11 時から午前 3 時まで）のみに運行される路線バスのこと。運賃や運行形態が通常の路線バスと異なっている場合が多い。
	スーパーリーンバーン	すーぱーりーんばーん	スーパーリーンバーン（超希薄燃焼）は、従来に比べて半分の濃さの空気での燃焼させることで、従来の最大熱効率 40% を超える最大熱効率 50% の高効率エンジンの開発を狙う技術である。 ※ リーンバーン（Lean burn） 内燃機関において理論空燃比よりも薄い（リーン）混合気で運転している希薄燃焼状態のことであり、燃焼温度を低下させることで熱損失を減らすことができる。
	全固体電池	ぜんこたいでんち	液体を使わず、構成される要素の全てが固体でできている蓄電池のこと。電解質が液体でないため、液漏れの可能性がなく、発熱などによって可燃性ガスが発生しないため、安全性の向上と小型化を両立できる特徴がある。
	生産年齢人口	せいさんねんれいじんこう	15 歳以上 65 歳未満の年齢に該当する人口のこと。
	戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）	せんりゃくてきいのべーしょんそうぞうぷろぐらむ（SIP）	科学技術の司令塔機能をもつ内閣府総合科学技術・イノベーション会議が、府省庁の枠や旧来の分野を超えたマネジメントにより科学技術イノベーションを実現するために創設した国家プロジェクトのこと。 【略称】 SIP : Cross-Ministerial Strategic Innovation Promotion Program
た行	ダイヤ	だいや	時間と距離を縦軸と横軸にとった図表の上に列車やバス等の運行状況を図示したもののこと。

行	用語	読み方	意味
た行	端末交通手段	たんまつこうつうしゅだん	代表交通手段の端末交通に相当する交通手段のこと。例えば、代表交通手段が鉄道である人が鉄道駅までバスで移動した場合、端末交通手段はバスのことを指す。
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	ちいきこうきょうこうつうのかっせいかおよびさいせいにかんするほうりつ	地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律のこと。所管省庁は国土交通省となる。2014（平成26）年に改正され、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心とした地域公共交通網形成計画が策定できるようになった。
	地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会	ちいきこうきょうこうつうのかっせいかおよびさいせいのしょうらいぞうをかんがえるこんだんかい	国土交通省が2016（平成28）年に開催した懇談会のことであり、中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について、様々な観点から意見をいただいた。2017（平成29）年7月21日に提言が公表されている。
	駐車場マッチング	ちゅうしゃじょうまっちんぐ	駐車スペース所有者と駐車場利用者を、スマートフォン等を介してマッチングするサービスのこと。
	超高齢社会	ちょうこうれいしゃかい	総人口に対して、65歳以上の老年人口（高齢者）が21%を超えた社会のこと。
	定住促進	ていじゅうそくしん	生まれ育った市民の市外流出を防止するために、又は、市外からの移住者を確保するために、施策等によりそれ促進すること。

行	用語	読み方	意味
た行	デマンド	でまんど	<p>デマンドとは、需要、要求、請求のこと。交通に関しては、一般的に、需要・要求（デマンド）に応じて運行する乗合交通機関のことを指す。デマンドバス、デマンド交通など、他の単語と組み合わせて用いられることが多い。</p> <p>※ デマンド型交通            利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先をエリア内なら選択する方式の交通手段のこと。利用者がいなければ走る必要がなく、小型車で済むことから、経費削減やバスが走れない狭い道でも運行ができるとされている。</p> <p>※ デマンド運行            利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先をエリア内なら選択する方式の運行形態のこと。利用者がいなければ、運行する必要がない。</p> <p>※ デマンドバス            路線バス方式での運行が効率的でない路線について、利用者の需要に応じ、柔軟にバスを運行するバスのこと。</p>
	電動カート	でんどうかーと	<p>三輪又は四輪で、バッテリーを動力とした1～2人乗りの移動支援機器のこと。免許や資格が不要であり、道路交通法上は「歩行者」とみなされる。最大速度は時速6kmと定められており、1度の充電で約5時間、30kmの距離を走行できるとされる。シニアカーなどとして知られる。</p> <p>ゴルフ場では、自動運転機能を有する電動カートが利用されているが、これを公道で利用する研究が行われている。</p>
	電動二輪カーゴ	でんどうにりんかーご	<p>荷物を運搬する荷台がついた電動の二輪車のこと。</p>
	ドアツードア輸送	どあつーどあゆそう	<p>人（荷物）を利用者（荷主）の戸口（ドア）から、戸口（ドア）まで運送者の責任の下で一貫して輸送すること。</p>

行	用語	読み方	意味
た行	道路交通センサス	どうろうこうつうせんさす	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査のこと。
	都市交通システム	としこうつうしすてむ	鉄道、自動車、バスなど、都市における交通システム全般を指す。次世代都市交通システム（ART）という場合には、わが国における自動運転を志向した都市公共交通機関で、従来のバス・路面電車・地下鉄などの短所を改善した交通システム全般を指す。
	ドローン	どろん	航空法において、「人が乗ることができない飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船であって、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの」と定義されている無人航空機のこと。
な行	燃料電池	ねんりょうでんち	水素と酸素の化学的反応により、直接電気と熱を発生させる装置のこと。
	ノーマディックデバイス	のーまでいっくでばいす	コンピューターシステムの中で特定の機能を果たす機器で、携帯して使用可能なもののこと。
は行	パーソントリップ調査	ぱーそんとりっぷちょうさ	交通主体である人の動きに着目し、交通の目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的な実態を把握する調査のこと。
	配車アプリ	はいしゃあぶり	スマートフォンの持つ通信機能、地図機能、位置情報取得機能や、クレジットカード決済機能等を活用して、タクシー等の配車・予約を行うアプリケーションのこと。
	バイ・ワイヤ	ばい・わいや	ペダル、エンジン、ブレーキ、ハンドル、車軸、シフトレバー、トランスミッションといった車両の各機構について、従来の機械式制御に代わり、電気信号で制御する技術のこと。
	初乗り	はつのり	本報告書においては、ある目的のために公共交通を利用する際に、最初に利用する駅（バス停）で乗車するという行動のこと。

行	用語	読み方	意味
は行	バリアフリー	ばりあふりー	障がいのある人にとって障壁(バリア)となる段差をなくしたり、手すりやスロープ、点字ブロックの設置等を進め、誰でも快適に暮らせる建物、まちづくりを行うこと。
	非接触充電	ひせつしょくじゅうでん	非接触充電は、文字通り非接触での電力供給を可能にする技術のこと。非接触給電ともいう。
	フィーダー	ふいーだー	「フィーダー交通」のように用いられ、代表交通手段に対する端末交通手段のこと。幹線公共交通機関の駅やバスターミナルなどと地域を連結する交通手段を指す。
	福祉輸送	ふくしゆそう	要介護者、身体障がい者等であって、公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介助等と連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスのこと。
ま行	モビリティ	もびりてい	<p>動きやすさ、移動性、機動性のこと。交通分野では、人が社会的活動のために交通(空間的移動)をする能力のこと。</p> <p>※ パーソナルモビリティ</p> <p>歩行者と既存の乗り物(自転車・バイク等)の間を補完する機能を持つ1～2人乗りの移動支援機器のこと。Personal Mobilityの頭文字をとって、「PM」とも呼ばれる。</p> <p>歩行と自動車やバイクといった既存移動体との中間的な乗り物であり、人が異動する際のエネルギー消費を節減しながら、短距離移動の利便性を向上するという意図のもとに、従来の自動車と一線を画した移動体として提案された。電動車いすやセグウェイなどがこれに当たる。</p> <p>※ 超小型モビリティ</p> <p>パーソナルモビリティの一つで、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両のこと。高齢者でも比較的扱いやすく、環境にもやさしい車両の新区分として開発・導入が進められている。また、最高速度は時速60キロメートル程度で、公道を走行できるが、高速道路を走ることはできない。</p>

行	用語	読み方	意味
や行	夜間人口	やかんじんこう	夜間に常住する人口のこと。
ら行	ライダー（レーザーライダー）	らいだー（れーざーれーだー）	自動運転に向けて、自車位置と周辺情報の正確な把握のため、レーザー光線を用いて周辺物の方向や距離を計測する技術のこと。 【略称】LiDAR（ライダー）：Light Detection and Ranging
	ライドシェア	らいどしえあ	乗用車の相乗りの需要をマッチングさせるソーシャルサービスの総称のことで、プラットフォームを介して、時間と車が空いている一般のドライバーが、移動サービスを求める乗客に対して、移動サービスを提供するサービスのこと。
	ラウンドダイヤ	らうんどだいや	毎時間同じ時刻（毎時同分）にバスが来るダイヤのこと。
	レーン認識	れーんにんしき	自動運転に際し、走行レーンに沿って車線維持制御を行うために、レーンを認識する技術のこと。白線を検出する方式のものや、道路に埋め込まれた磁器マーカを検出する手法がある。
	レベル1～2 レベル3 レベル4 レベル5	れべる1～5	「用語集：自動走行システム」を参照のこと。
	老年人口	ろうねんじんこう	65歳以上の人口のこと。
	ロードサイド	ろーどさいど	交通量が多い幹線道路に面していること。 ※ ロードサイド型店舗 幹線道路などの通行量が多い道路の沿線に立地し、利用者主たる交通手段が自家用車、バイク、自転車である店舗を指す。
	路線バス	ろせんばす	不特定多数の旅客を定められた路線と時刻表に従って、定められた運賃によって輸送する乗合自動車のこと。
路側帯	ろそくたい	歩道の設けられていない道路で、歩行者の通行のため、道路標示によって区画された部分のこと。	
わ行	ワークショップ	わーくしょっぷ	「研修会」「講習会」「体験型学習」「専門家の助言を受けながら、参加者が共同で研修や創作を行う場」のこと。 本報告書では、市内の6つの地域ごとに、市民に集まってもらい、公共交通の利用状況等の話を聞いた場を指す。

行	用語	読み方	意味
英語	ASV	-	<p>先進技術を利用してドライバーの認知・判断・操作をサポートし、安全を支援するシステムを搭載した自動車のこと。先進安全自動車ともいう。</p> <p>【略称】ASV : Advanced Safety Vehicle</p>
	Bluetooth LE	-	<p>近距離無線通信技術 (Bluetooth) の拡張使用の一種のこと。2.4GHz 帯の電波と最大 1Mbps の通信速度を用いて、これまで困難であった屋内などでの位置測定を可能とする。</p> <p>【略称】Bluetooth LE : Bluetooth Low Energy</p>
	BRT	-	<p>通常の路線バスよりも高速で運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステムのこと。連節バス、専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS (公共車両優先システム) 等を組み合わせて定時性、速達性を確保する。バス高速輸送システムともいう。</p> <p>【略称】BRT : Bus Rapid Transit</p>
	CAN	-	<p>自動車などの機械の内部で、電子回路や各装置を接続するためのネットワーク規格のこと。</p> <p>【略称】CAN : Controller Area Network</p>
	HMI	-	<p>人と機械が情報をやりとりするための装置やソフトウェアなどの総称のことである。</p> <p>【略称】HMI : Human Machine Interface</p>
	IMES	-	<p>国産の屋内測位技術のこと。QZSS の地上補完システムとして創出された。</p> <p>【略称】IMES : Indoor MESSaging System</p>
	IoE	-	<p>「ありとあらゆるものが接続されたインターネット」という意味で、モノのインターネットと、人やデータ、情報、ソフトウェアなどが中心の従来からあるインターネットが統合された姿をいう。</p> <p>例えば、室内にいる人が出口に向かった場合、その動きを検知したセンサーがインターネットを介して、出口の扉にその情報を送り、扉が自動的に開くなどである。</p> <p>【略称】IoE : Internet of Everything</p>

行	用語	読み方	意味
英語	IoT	-	<p>コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。</p> <p>交通分野における IoT としては、個々の車両や乗客の移動等の流動データをリアルタイムに収集し、人の流れを最適化するスマートモビリティの考え方が一般的となっている。</p> <p>【略称】IoT : Internet of Things</p>
	ITS	-	<p>道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称のこと。高速道路交通システムともいう。</p> <p>【略称】ITS : Intelligent Transport Systems</p> <p>※ 官民 ITS 構想・ロードマップ</p> <p>わが国における ITS・自動走行の位置付けや将来の方向性を目指す戦略のこと。2014(平成26)年に初めて策定され、毎年見直しされている。</p>
	MaaS	-	<p>「サービスとしてのモビリティ」の意味で、移動対象となるヒトやモノを中心に捉え、情報通信技術やデジタル技術によって交通のインフラとサービス、情報、決済サービスを統合し、それぞれのニーズに最適な手段を1箇所で、柔軟かつ継続的に提供する仕組みのこと。</p> <p>具体的には、利用者がスマホアプリやウェブサイトで出発地と目的地を指定すると、個々のニーズにあった最適な移動手段・ルートを検索でき、運賃や利用料もオンライン上で決済できるようなものことである。</p> <p>【略称】MaaS : Mobility as a Service</p>
	PRT	-	<p>線路のような軌道はなく、センサーで周囲を感知し、自律的に走行する少人数の乗客を輸送する交通手段のこと。また、乗客の需要に応じ、非定期に運行する。個人用高速輸送システムと訳される。</p> <p>【略称】PRT : Personal Rapid Transit</p>

行	用語	読み方	意味
英語	QZSS	-	<p>準天頂衛星システム（QZAA）の略称であり、米国が運用する GPS と組み合わせ、主に日本地域向けに利用可能とする地域航法衛星システムのことである。</p> <p>このシステムを利用した本格的なサービスが始まれば、誤差数センチメートル単位で自車の位置が把握できるなど、現在のナビゲーションシステムでは困難な高精度な位置把握が可能となる。</p> <p>【略称】 QZAA : Quasi-Zenith Satellite System</p>
	Smart Card	-	<p>キャッシュカードやクレジットカード、プリペイドカードなど、プラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路（IC チップ）を埋め込み、情報を記録できるようにしたカードのこと。IC カードとも呼ばれる。</p>
	V2X	-	<p>自動車と自動車（V2V）、自動車と信号機や道路標識などのインフラ（V2I）、自動車と歩行者（V2P）などが直接的に相互通信し、効率的な交通システムの構築と自動車事故の未然防止を目的とする仕組みのこと。自動運転の実用化に向けて、重要なシステムと位置付けられている。</p>

## あきる野市公共交通のあり方検討報告書

2017（平成 29）年 12 月

発行 あきる野市  
〒197-0814 あきる野市二宮 350 番地  
電話 042-558-1111  
編集 あきる野市企画政策部企画政策課