



第3章

課題



第3章では、現状を踏まえて市の公共交通が直面する具体的な課題について整理します。これにより、本計画において必要な対応や課題解決の方向性を把握します。

第1節 公共交通を取り巻く状況に関する課題

1. 社会状況の変化

1) 人口構造やライフスタイルの変化への対応

本市の人口は、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）がともに減少する見込みとなっている一方、老年人口（65歳以上）は増加傾向が続くと予想されており、今後も人口減少・少子高齢化が進行するものと考えられます。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出の自粛を経たインターネット通販やテレワークの普及などのライフスタイルの変化は、公共交通利用者の減少に繋がっています。

人口減少・少子高齢化の進行や、ライフスタイルの変化に対応した公共交通の整備や利用促進策を講じる必要があります。

2) 外出頻度の減少への対応

本市は東京都の平均と比べて自動車の利用が多い地域です。近年、身体機能の低下等で自動車の運転に不安を抱えている方が、運転免許証を返納する動きが全国的にみられます。

また、運転免許証の返納者に限らず、前記のようなライフスタイルの変化により、外出頻度が減少傾向にあります。外出頻度の減少は、社会との繋がりの希薄化や健康問題にも影響します。

そのため、運転免許証の返納者をはじめとする市民全体の外出頻度の維持・向上を図るため、安心・安全に利用できる公共交通の確保・整備とともに、公共交通の積極的な利用を促す必要があります。

3) 新技術、新たな公共交通

交通に関する新たな技術やシステムの導入は、公共交通の活性化、再生に資する可能性があります。

環境に配慮した車両（電気自動車（EV*）等）、新たなモビリティ（パーソナルモビリティ*等）、ICT*の活用（MaaS*等）、自動運転技術*など、新技術の動向を踏まえた活用可能性を検討していく必要があります。

4) 観光への対応

都心から本市へのアクセス性を生かした、観光需要に対応する交通環境の整備が必要です。近年では交通と観光を連携しワンストップサービスを提供する「観光型 MaaS」を導入する自治体もみられます。

(参考) 「NIKKO MaaS」について

「NIKKO MaaS」は、令和3年(2021年)10月28日にサービスを開始した、日光地域(日光世界遺産エリア、中禅寺・奥日光エリア、鬼怒川温泉エリア、湯西川温泉エリア)を対象とする観光型 MaaS です。東武線各駅から日光までのフリーパスをはじめ、日光地域でのカーシェア・観光コンテンツなどをすべてスマートフォン1台でスムーズに検索・購入・利用できる、新しい旅の形をサポートするシステムです。

表 3-1 事業者と主な役割

事業者名	主な役割
東武鉄道	・全体統括、「NIKKO MaaS」構築/運用 ・交通系デジタルフリーパス販売
JTB	・「NIKKO MaaS」構築/運用 ・拝観・入場・体験商品管理
栃木県	・EV・PHV 充電器設置/運用
JTB コミュニケーションデザイン	
オリックス自動車	・EV・PHV カーシェア車両設置/運用
トヨタレンタリース栃木	

NIKKO MaaSのサービス概要

鉄道・バスをセットにしたお得なデジタルフリーパスのほか、EV・PHV カーシェアリングやシェアサイクル、EVバス等の環境にやさしいモビリティと歴史・文化・観光施設等の拝観・入場チケット、アクティビティ等の体験プログラムをスマートフォンから簡単に検索、購入いただくことができるサービスです。



図 3-1 NIKKO MaaSのサービス概要

出典：栃木県プレスリリース「国内初の環境配慮型・観光 MaaS「NIKKO MaaS」のサービス開始について(2021年9月30日発表)」

2. 上位計画等に即した公共交通への対応

1) 上位計画等に即した公共交通のあり方

総合計画や都市計画マスタープランなどで示されている将来都市像や方向性の実現に向けた、公共交通の施策を講じる必要があります。

<第2次あきる野市総合計画>

■将来都市像

豊かな自然と人々の絆に包まれ 人やまち、文化を育む 安全・安心なまち あきる野

■課題 ※公共交通に関連する内容を一部抜粋

- ・市内外を結ぶ幹線道路や地区の幹線道路、生活道路など、体系的な道路網を構築し、それぞれの機能に応じた整備を進めていくことが必要です。
- ・公共交通の利用者の減少は、運行便数に影響を及ぼす可能性があることから、公共交通の維持に向けて、利用者の増加に向けた取組が必要です。また、利用者の利便性の一層の向上や輸送力の強化に向け、公共交通事業者への働きかけが必要です。
- ・高齢者、交通手段をもたない市民などを対象とした移動手手段の確保が求められており、公共交通対策の充実が必要です。

<あきる野市都市計画マスタープラン>

■まちづくりの将来像

人・地域・自然とのつながりを大切にし、安心して住み続けられるまち・あきる野

■課題 ※公共交通に関連する内容を一部抜粋

- ・超高齢社会を見据えた、鉄道・バス交通の維持、市民の公共交通利用の促進
- ・鉄道・バスの利便性向上や利用者のニーズに対応した、駅周辺整備や乗換利便性
- ・利便性向上に資する、交通と都市構造・土地利用の連携
- ・市外との交通の結びつきの強化

2) まちづくりと連携した公共交通

あきる野市都市計画マスタープランで示している将来都市構造や土地利用方針に即した公共交通の整備が必要です。

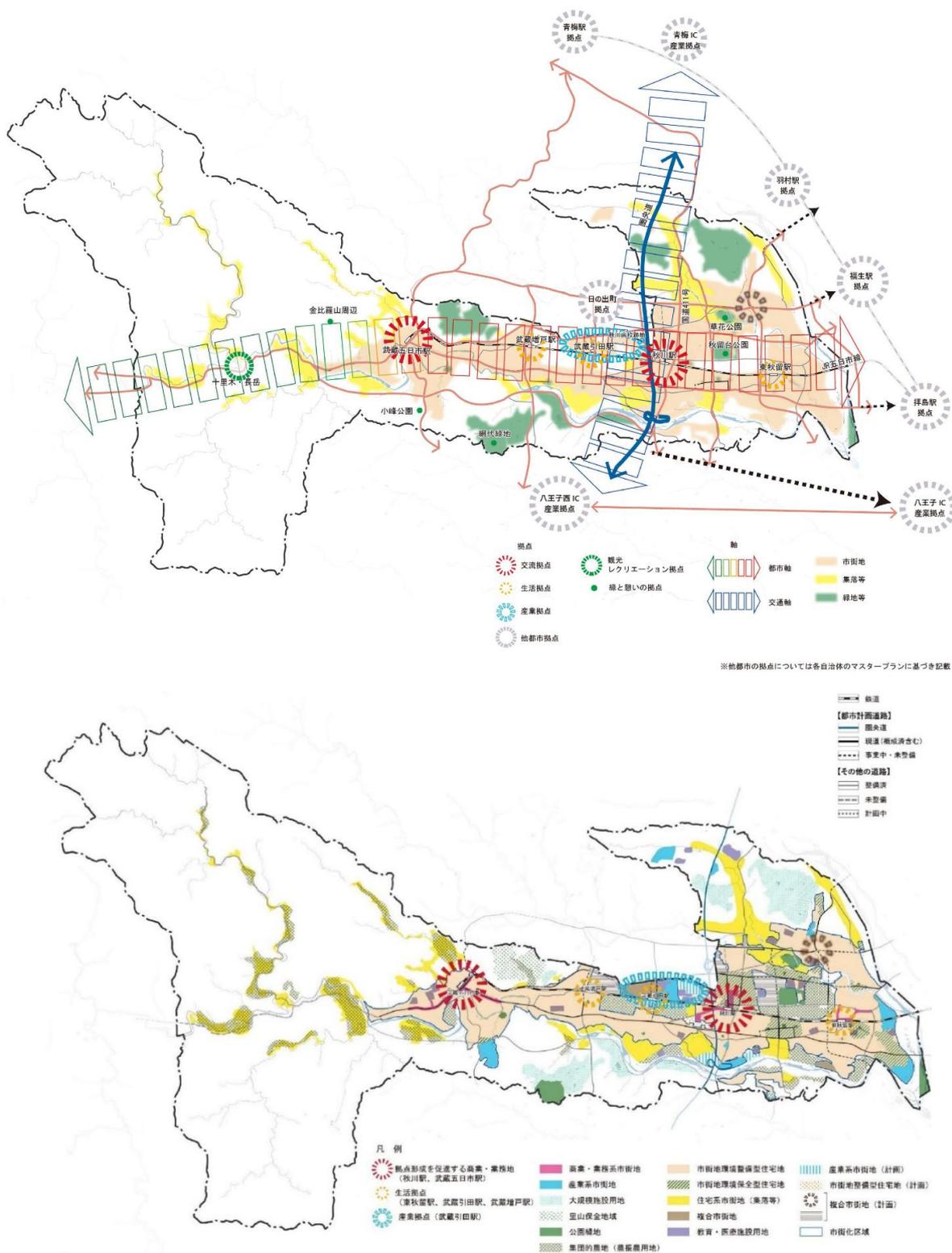


図 3-2 (上) 将来都市構造図、(下) 土地利用方針図

出典：あきる野市都市計画マスタープラン (令和5年3月)

3. まちづくりへの対応

1) 都市的土地利用との連携、移動支援

市では、都市構造として、交通の結節点であり都市機能が集積する「拠点」と、これら拠点を連携させ、拠点間のアクセス及び役割分担を可能とする、基幹的な交通ネットワークとその沿線に諸機能の集積や機能の連担を図る骨格的な「軸」を位置付けています。

この都市構造の「拠点」と「軸」に即した公共交通の整備が必要です。

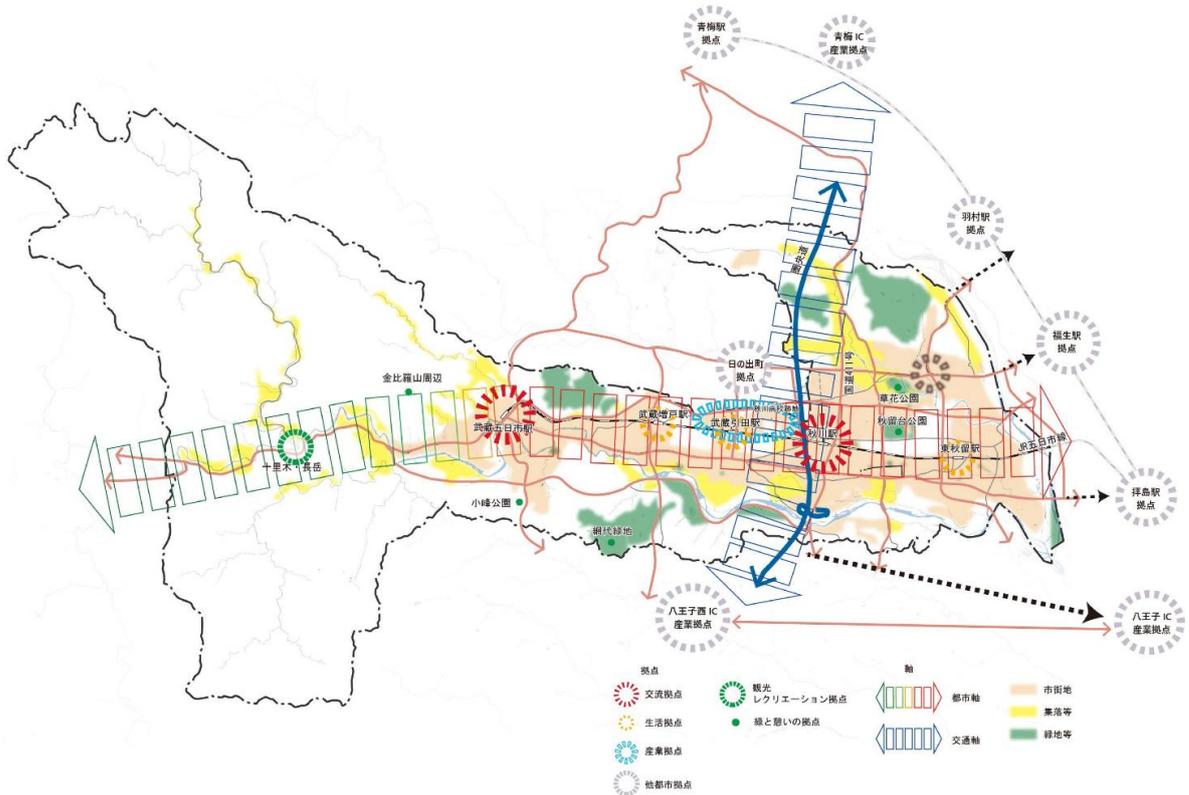


図 3-3 将来都市構造図（再掲）

出典:あきる野市都市計画マスタープラン(令和5年3月)

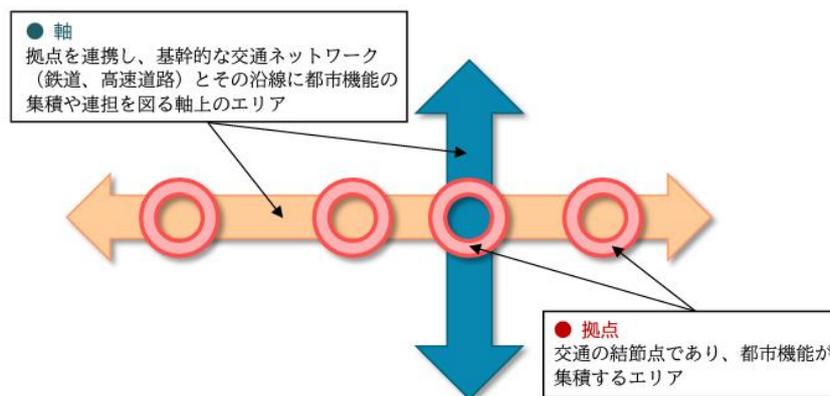


図 3-4 「軸」と「拠点」の概念図

出典:あきる野市都市計画マスタープラン(令和5年3月)

2) 観光との連携、移動支援

本市の豊富な観光資源と広域交通網（圏央道等）を生かし、観光の拠点づくりやアクセス性の向上を図ることが必要です。

（参考）武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）について

武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）は、武蔵五日市駅前市有地活用計画（令和5年8月策定）に基づき、秋川流域における活力と想像力を満たす学習の場として、さまざまな人が集い、学び、憩う場所を提供し、もって地域の活性化に寄与することを目的として、令和7年7月にオープンしました。

「『活力と想像力を満たす学習の場』～みんなのWell-beingの実現のために～」を市有地活用計画の基本理念に掲げ、「中のひろば（屋内）」「外のひろば（屋外）」「五日市ラウンジ」を設置することで、市民や観光客、事業者など、さまざまな人が気軽に立ち寄れ、交流し、学べる場、くつろげる場を目指しています。



図 3-5 武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）外観

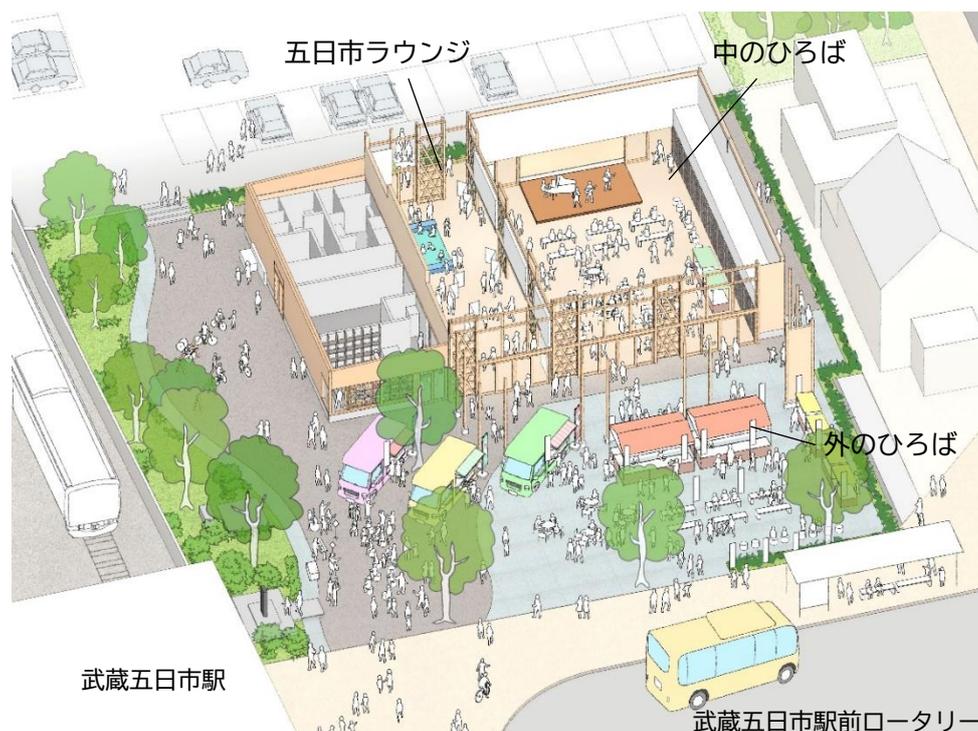


図 3-6 武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）パース図

第2節 市の公共交通に関する課題

1. 人口や主要な施設の状況と公共交通への対応

武蔵引田駅や東秋留駅の交通環境機能の改善、武蔵五日市駅と中山間部とのアクセス性の向上など、人口が集中する鉄道沿線周辺の結節点を強化する必要があります。

また、鉄道駅以外の公共交通結節点*となり得る施設等を検討し、まちづくりの状況や送迎バスの運行状況などを踏まえながら、ネットワークの再編等を行うことが必要です。

2. 公共交通の状況への対応

1) 地理的特性

本市は地理的特性により高低差や急勾配がみられる地域や、狭隘道路が各地に存在します。高低差や急勾配のある地域の移動には、身体負荷の増加や移動距離の増加が生じやすく、外出頻度の低下に繋がる可能性があります。こうした地理的特性に応じたきめ細やかな移動サービスの充実化が必要です。

2) 鉄道

市内東西方向に JR 五日市線が通り、本市の基幹交通となっています。近年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用者の減少が見られましたが、徐々に回復傾向にあります。主要な交通結節点*として駅周辺の整備を促進し、市民や観光利用者の利便性の向上を図ることが必要です。

3) 路線バス、るのバス

鉄道同様に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響は市内のバスにも見られましたが、るのバスの増発・増便の実証実験等により、利用状況は徐々に回復・増加しています。社会状況等に応じた路線の見直しや、鉄道や他路線との接続性の向上を図り、自動車の運転に不安を抱える方等が、安心して公共交通を使えるよう整備を進める必要があります。

4) デマンド型交通*、タクシーなど（鉄道と路線バスのサービス圏外）

公共交通空白地域*のうち、草花折立区域での「小型車両による定時定路線型交通」の実証実験、引田・代継・網代区域、東秋川橋西側区域、草花折立区域での「デマンド型交通*」の実証実験など、市ではこれまで公共交通空白地域*に対する新たな交通の導入について検討、実施してきました。令和7年度（2025年度）からは、デマンド型交通*「チョイソコあきる野」の本格運行を実施しています。

こうした実証実験等を進めていく中で、バスの運行本数が少ないことによる時間的な空白や、地理的な高低差による不便地域など、鉄道駅やバス停からの単純な距離に限らない公共交通空白地域*の課題が見えてきています。

今後も地域住民の方々や事業者と連携しながら、持続可能な公共交通網の構築を進めていくことが必要です。

また、深沢地域で実施した「タクシー利用補助」の実証実験では、主にラストワンマイル（最寄りの駅・停留所から自宅までの移動）として利用され、外出機会の創出に対する有効性がうかがえました。令和7年度からは、盆堀地域・深沢地域を対象に、タクシー利用助成事業を実施しています。

車両の走行空間の整備を進めるとともに、地理的特性等によりバスの路線を通すことができない地域に対しタクシー利用助成事業の実施を検討する等、地域や交通の特性を踏まえた対応が必要です。

5) 地域の多様な輸送資源

本市では主に武蔵五日市駅周辺において、観光二次交通としてレンタサイクルや電動キックボードの貸出が行われています。また、市内各地で福祉有償運送*や民間の施設送迎バス、スクールバスや観光シャトルバスも運行されています。

公共交通による移動手段の確保と併せて地域の多様な輸送資源を活用し、市民の移動を総合的に確保していくことが必要です。

3. 市民の意識とニーズへの対応

公共交通の運行頻度の確保等、利便性の底上げを図るとともに、市民に公共交通を「自分事」として捉えてもらうための施策を講じる必要があります。

表 3-2 市民ニーズ等に見られる公共交通関連の課題

No.	項目	交通手段	課題となりうる事項
1	公共交通の総合的な満足度・重要度	公共交通全般	市が実施している40の施策の中で重要度は高く、満足度は最も低い状況です。
2	あきる野市に住み続けたくない理由		市外に移り住みたいと考えている人の理由は「交通の便が良くないため」が最多です。
3	あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか		「交通が便利なまち」にしたいという回答が最多です。 また、高齢者や障がい者、子育て世帯、若者等への公共交通による支援が求められます。
4	公共交通の利便性の評価	JR五日市線、西東京バス、るのバス	いずれも「便数」について不満を持っている利用者が多い状況です。
5	公共交通の最低限必要な運行頻度	るのバス等の定時定路線型交通	定時定路線で運行する交通手段には、1時間に1本程度以上の運行が求められています。

(参考) 市民のマイレール・マイバス意識の醸成への取組事例

地域公共交通そのものを地域の大切な資源の一つであると捉え、その特色を生かした取組が多数の自治体で進められています。

表 3-3 市民のマイレール・マイバス意識の醸成への取組事例

取組	具体例
直接対話による意識向上 (恵那市、長井市、 愛知県豊山町、新城市、 富山市 他)	<ul style="list-style-type: none"> シンポジウムを開催して、沿線の市民と地域公共交通に関する現状を共有しつつ、具体的な公共交通の利用方法などを直接提案、マイレール意識の向上と利用促進を図る。 沿線地域の関係者や住民が参画する会議を実施。地域で支える鉄道であることを改めて考え、参加者がそれぞれの立場でできることについて意見発表を行うことで、マイレール意識の向上と利用促進を図る。
サポーター制度の導入 (福井市、京都府、京都市、 和歌山市・紀の川市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 年会費1,000円を支払うことによって、鉄道の乗車券を1割引で利用できる特典があるサポーター会員制度を導入、マイレール意識の向上と利用促進を図る。 公共交通の車両デザインをより注目を集めるものに改善、改装にかかる資金の調達のため1口1,000円のサポーターを募集、およそ1,100万円の寄付金を集め、地域支援のもと列車改装を実現。
自治会費を運営費に充当 (川崎市、新潟市、 弘前市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者を自治会の構成員に限定した上で、運賃ではなく、自治会費によって運営費を賄うことで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。
住民が回数券購入・協賛金 供出 (山口市、長岡市、 新潟市、弘前市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 地域自治会の全世帯が回数券を購入したり住民協賛金を供出して運営費の一部とすることで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。

出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～（国土交通省、平成 25 年 5 月）

4. これまでの取組への対応

1) 公共交通空白地域*への対応

市ではこれまで、地域特性やニーズに応じた公共交通の実証実験等を行ってきました。これらの結果を踏まえ、令和7年度から各地域で本格運行を実施しています。それぞれの利用は伸びているものの、地域への浸透には課題があります。

人口減少・少子高齢化が進む中、市民の方々が安心して移動できる環境づくりを整えることが早急に必要です。そのためには、実証実験や現状の事業の効果を検証し、持続可能な公共交通の実現に向けた施策の実施が必要です。

表 3-4 公共交通空白地域*対策等に対する地域住民アンケート調査から見られる課題

意見のまとめ		課題となりうる事項
実証実験 を利用し ていな い、また は利用し なくなっ た理由	<p><共通> 「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」「家族が送迎してくれるから」など、公共交通以外の移動手段でまかなえるという意見が見られる一方で、「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」など、実証実験の利便性の有無よりも現状の必要性の有無を理由とする意見が見られます。</p>	<p>現在は公共交通を必要としていない方でも、免許返納等による将来的な公共交通の必要性を考えている方がいることが分かります。現在は公共交通を必要としていない方に対しても興味や関心を持っていただき、今後の利用に繋がるような対策を講じる必要があります。</p>
実証実験 の有効性	<p><共通> 「免許を返納したから、自家用車を持っていないから」や「高齢者や体が不自由な方が外出をしやすくなるから」など、主に自家用車等を持たない方や高齢者にとっての有効性を理由に挙げる意見が見られます。</p>	<p>免許返納者や自家用車等を持たない方、中でも主な利用者層となる高齢者のニーズにより応えられるようにするため、停留所を設置する医療機関等を増やすなど、利用者ニーズに応じた対策が必要です。</p>
今後の改 善点	<p><タクシー利用補助> 「1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい」など、補助券の利便性を改善してほしいという意見が見られます。</p> <p><定時定路線型交通> 「経路を見直してほしい」「便数を増やしてほしい」「駐車場所を増やしてほしい」など、意見が見られます。</p> <p><デマンド型交通*> 「土日祝日も運行してほしい」「運行時間を延長してほしい」など、運行日時と利用したい日時が合わないことを改善してほしいという回答が見られます。</p>	<p>公共交通空白地域*対策と地域住民のニーズの乖離を把握するため、引き続き住民の意見をうかがい、生じた乖離を埋めていくことが必要です。</p> <p>また、便数や運行日時の拡大は今後の検討事項となりうる一方で、運転手の確保等、交通の担い手不足への対策も必要です。</p>

2) 公共交通の利用促進、PR

公共交通の利用方法等に関する周知、EV*バス等の社会情勢に鑑みた取組のPRなど、市ではこれまでも公共交通の利用促進に向けた取組を行ってきました。

今後も継続して取り組むとともに、効果的な広報啓発やキャンペーンの展開などを検討していく必要があります。

3) 路線バス等に対する市の補助

生産年齢人口の減少による税収の減少や、高齢化に伴う医療費の増加などにより、市の予算状況は今後も変化していくことが予想されます。

市全体の予算状況を踏まえながら、補助額の適正化を図る必要があります。

第3節 課題のまとめ

これまでの課題を基に、市の公共交通に関する課題は、5項目の課題にまとめられます。個々の現状、課題との関係を次ページ以降に示します。

課題のまとめ

課題① 交通とまちづくりとの連携

- ・ 上位計画が目指す将来の都市構造・土地利用を支える公共交通が必要
- ・ まちづくり、観光、福祉などと連携した公共交通が必要
- ・ 人口構造やライフスタイルの変化に対応した公共交通が必要

課題② 公共交通の利用促進

- ・ 人口減少・少子高齢化社会においても、公共交通を維持・確保し、日常生活を支えることが必要
- ・ 路線バス等に対する市の補助の適正化を図るためにも、公共交通の利用を増やすことが必要

課題③ 公共交通の利便性向上

- ・ 通勤、通学、通院、買物など、日常生活を支える移動手段の確保が必要
- ・ 鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通*がそれぞれ利用しやすく、かつ、それらの乗り継ぎをしやすくすることが必要
- ・ 鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域*）における移動手段の確保が必要

課題④ 市外との結びつきの強化

- ・ 日常の生活が市内だけで完結していないため、引き続き周辺自治体への移動手段の維持・確保が必要

課題⑤ 新技術、新たな公共交通への対応

- ・ バス、タクシーの運転手不足等、公共交通の担い手不足、環境問題に対する取組などに対応するため、新技術や新たな公共交通に対応していくことが必要

現状の整理		課題の整理		課題のまとめ				
公共交通を取り巻く状況		公共交通を取り巻く状況に関する課題		①交通とまちづくりとの連携	②公共交通の利用促進	③公共交通の利便性向上	④市外との結びつきの強化	⑤新技術、新たな公共交通への対応
1. 社会状況関連	・引き続き人口減少・少子高齢化の進行 ・インターネット通販やテレワークの普及などライフスタイルの変化 ・健康寿命の延伸	1. 社会状況の変化への対応	1) 人口構造やライフスタイルの変化への対応	●	●	●	●	●
	・自動車の利用が多い ・運転免許証の返納の進行 ・ライフスタイルの変化により、外出頻度が減少傾向		2) 外出頻度の減少への対応	●	●	●		
	・環境に配慮した車両、新たなモビリティ、ICTの活用、自動運転など交通に関する新たな技術やシステムの普及		3) 新技術、新たな公共交通の活用			●		●
	・都心から本市へのアクセス性を生かした観光需要 ・新型コロナの影響による入込客数減から回復傾向		4) 観光への対応	●			●	
2. 上位計画等関連	・あきる野市都市計画マスタープランの将来都市構造、土地利用方針	2. 上位計画等に即した公共交通への対応	1) まちづくりと連携した公共交通	●				
	・総合計画や都市計画マスタープラン等で示されている将来都市像、方向性		2) 上位計画に即した公共交通のあり方	●				
3. まちづくり関連	・市では都市構造として「拠点」と「軸」を位置付け ・都市のコンパクト化	3. まちづくりへの対応	1) 都市的土地利用との連携、移動支援	●			●	
	・市の豊富な観光資源 ・広域交通網（圏央道等）		2) 観光との連携、移動支援	●			●	
	・SDGsに関わる取組の推進 ・地球温暖化対策の推進		3) 環境問題等への公共交通による支援	●	●			●
市の公共交通		市の公共交通に関する課題						
1. 人口や主要な施設の状況	・人口の分布、主要な施設の立地状況など ・JR五日市線の東秋留駅では車両等折り返し場、武蔵引田駅では駅前広場を整備予定	1. 人口や主要な施設の状況と公共交通への対応		●		●		
2. 公共交通の状況	・道路の幅員、勾配などの地理的特性	2. 公共交通の状況への対応	1) 地理的特性	●		●		
	・JR五日市線（市の基幹交通）		2) 鉄道		●	●	●	
	・市内には西東京バス（路線バス）とるのバスが運行 ・新型コロナの影響による利用者減から回復傾向		3) 路線バス、るのバス		●	●	●	●
	・市内には高低差や狭隘道路など、市内バスではカバーできない地域 ・公共交通空白地域に対するタクシー利用補助、デマンド型交通の実証実験等を実施		4) 鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域） タクシー、デマンド型交通など		●	●		●
	・レンタサイクルや電動キックボードの貸出 ・福祉有償運送や民間の施設送迎バス、スクールバスの運行		5) 地域の多様な輸送資源				●	
3. 市民の意識とニーズ	・公共交通の重要度は高く、満足度は最も低い状況 ・市外に移り住みたいと考えている人の理由は「交通の便が良くないため」が最多等	3. 市民の意識とニーズへの対応				●		
4. これまでの取組	・公共交通の実証実験等の実施、本格運行へ移行 ・運行自体が地域に浸透していない状況	4. これまでの取組への対応	1) 公共交通空白地域への対応			●		
	・公共交通の利用方法等に関する周知、取組のPRなどの実施		2) 公共交通の利用推進、PR		●			
	・生産年齢人口の減少による税収の減少、高齢化に伴う医療費の増加など		3) 路線バス等に対する市の補助の適正化		●			

※課題のまとめでは、5つの課題について主に該当する箇所に「●」を表示しています。

図 3-7 個々の現状、課題と、課題のまとめとの関係

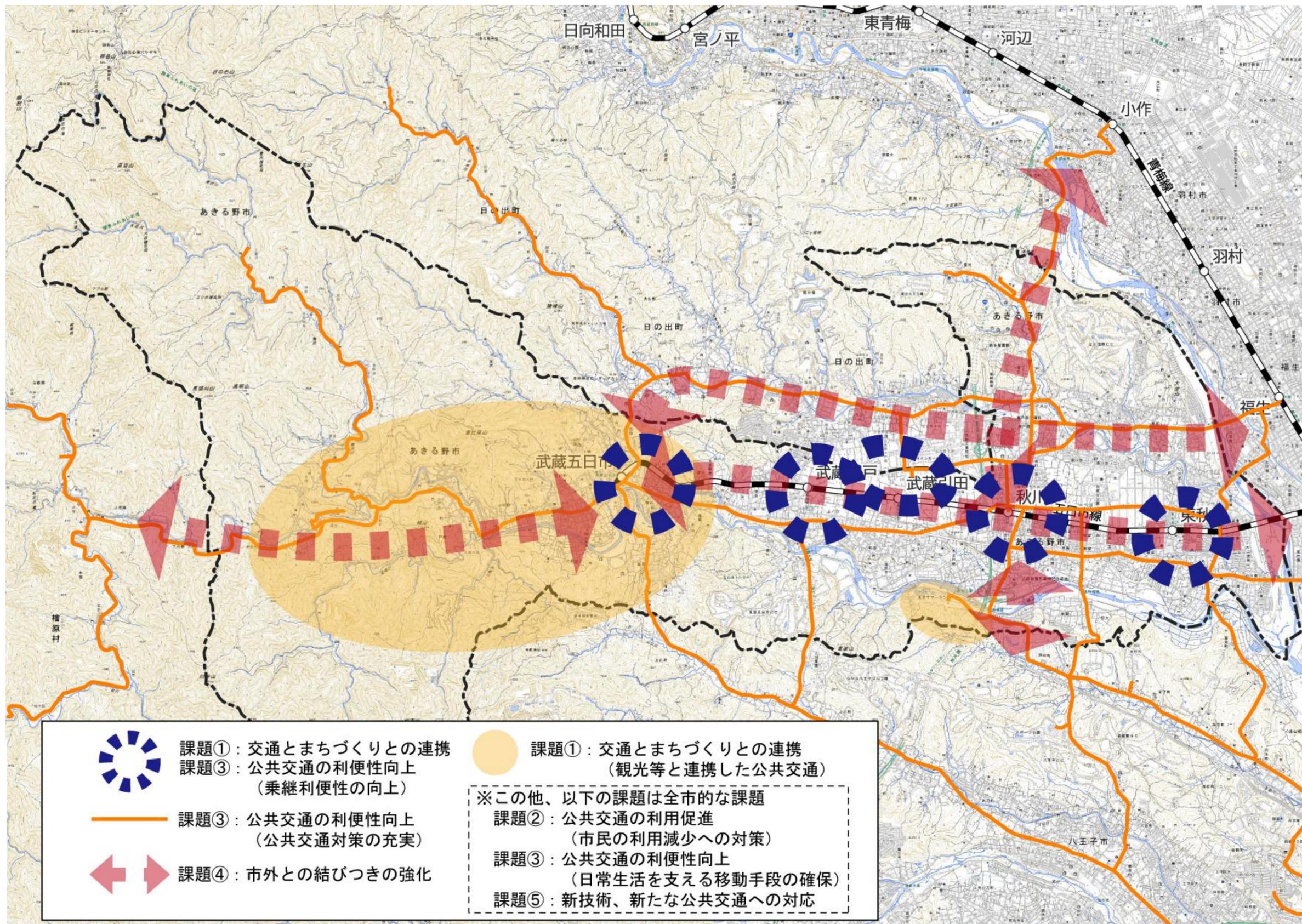
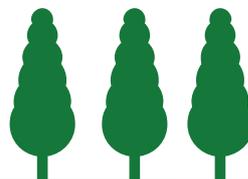
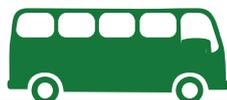


図 3-8 課題の分布イメージ

第4章

基本方針と目標



第4章では、課題の解決及び持続可能な地域公共交通の実現に向けて、基本方針と目標を設定します。また、地域公共交通ネットワークの将来像を示し、公共交通の役割や将来の方向性を明確にします。

第1節 計画の基本方針

市では、総合計画の将来都市像として「豊かな自然と人々の絆に包まれ 人やまち、文化を育む 安全・安心なまち あきる野」を定めるとともに、あきる野市都市計画マスタープランのまちづくりの将来像として「人・地域・自然とのつながりを大切にし、安心して住み続けられるまち・あきる野」と定めています。

また、市内の人口や都市施設は、JR 五日市線沿線を中心に集積しつつ、その他の地域にも広く分布しています。市では、都市構造として、交通の結節点であり都市機能が集積する「拠点」と、これらの拠点を連携させる基幹的な交通ネットワークと沿線への諸機能の集積等を図る「軸」を位置付け、都市整備を進めています。

市内では、JR 五日市線、路線バス及びコミュニティバス「るのバス」が運行されています。また、市内にはこれらの交通ではカバーできない地域（公共交通空白地域*）が存在しており、市ではタクシー利用の補助やデマンド型交通*などの実証実験を行い、令和7年度（2025年度）から本格運行を開始しています。

人口減少・少子高齢化、女性の社会進出、働き方の多様化、消費行動の変化といった社会情勢の変化は、市民のライフスタイルにも影響を及ぼしています。さらに、運転免許証の返納などにより、外出の頻度は減少傾向にあります。

また、本市には秋川渓谷をはじめ観光資源が分布し、都心からのアクセスの良さを生かした観光需要は、新型コロナウイルスの影響による減少から回復しつつあります。

このような中、市の公共交通については、まちづくりとの連携、利用促進、利便性向上、市外との結びつきの強化、新技術への対応などの課題が残されています。

一方で、国の動きとしては、令和2年（2020年）及び令和5年（2023年）の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、「地域自らがデザインする地域の交通」「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」「地域の関係者の連携と協働の促進」など、地域の多様な輸送資源を組み合わせた公共交通のあり方を計画に位置付けることが可能になりました。

また、環境に配慮した車両、新たなモビリティ、ICT*の活用、自動運転技術*など、交通に関する新たな技術の開発やシステムの普及が進んでいます。

以上の背景を踏まえ、市の総合計画や都市計画マスタープランにおける将来都市像等の実現に向けて、本計画の基本方針を次のように設定します。

<基本方針>

多様な移動手段がつながり、まちづくりと連携する、
誰もが利用しやすい、持続可能な地域公共交通

この基本方針に基づき、市では、都市計画マスタープランの将来都市構造及び土地利用方針を支え、まちづくり、観光、福祉などと連携しながら、人口減少・少子高齢化社会においても日常生活を支える公共交通を確保します。

また、鉄道、路線バス、るのバス、タクシー、デマンド型交通*など、多様な交通手段の利用を促進し、乗り継ぎの利便性向上や道路網の整備により、公共交通の総合的な利便性向上を図ります。

更に、市民の公共交通への理解促進や利用意識の醸成、新技術の導入可能性の検討などにより、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

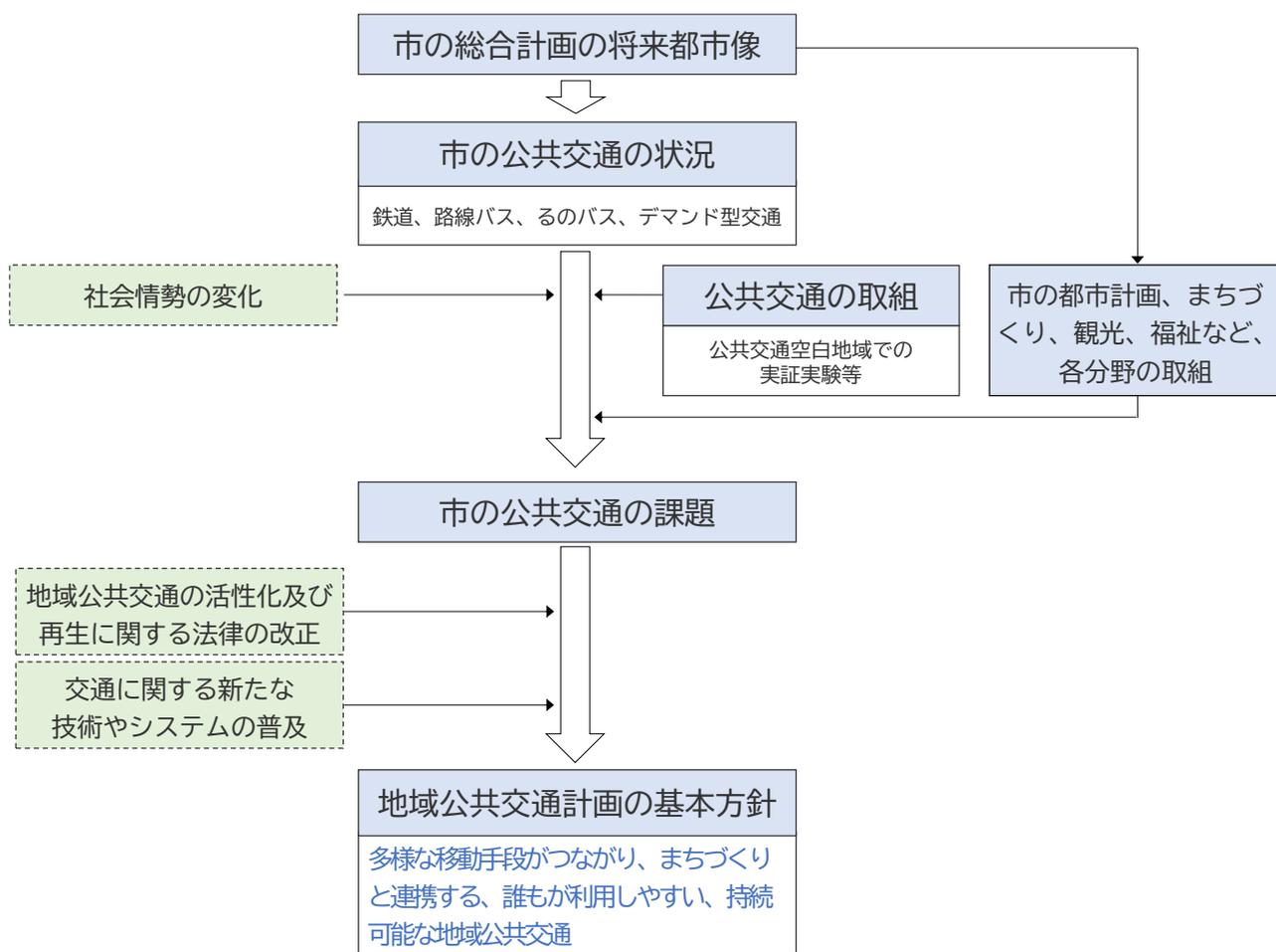


図 4-1 本計画の基本方針設定の背景

第2節 目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像

あきる野市都市計画マスタープランで示されている交通体系整備の方針を踏まえ、鉄道駅を中心とする地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

地域公共交通ネットワークは、鉄道を主軸として、拠点間を結ぶ「路線バスネットワーク」と、拠点や鉄道駅、各種施設間を結び、路線バスネットワークを補完する「るのバスネットワーク」、地域内の施設や路線バスへのアクセスを確保する「地域交通」が相互に連携しながら機能することを目指します。

また、現在の路線バスネットワークは、本市だけではなく隣接自治体の鉄道駅（福生駅、拝島駅など）に広がる路線網が形成されていることを踏まえ、隣接自治体の鉄道駅へのアクセスの維持に努めます。

(1) 路線バスネットワーク

- ・鉄道（JR五日市線）とともに、市内の拠点間や隣接自治体の拠点との間の骨格を成し、多くの沿線地域の移動を支えるネットワークを形成します。

(2) るのバスネットワーク

- ・地域特性に応じ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設等をつなぐバス路線で、主に生活圏内の移動を支えるネットワークを形成します。

(3) 地域交通

- ・路線バスやるのバスを利用しづらい住宅地から鉄道駅や生活施設などへの移動を補完する交通で、地域特性に応じて身近な生活の移動を支える交通手段を形成します。
- ・具体的な交通手段として、タクシー、デマンド型交通*、その他のコミュニティ交通を想定します。

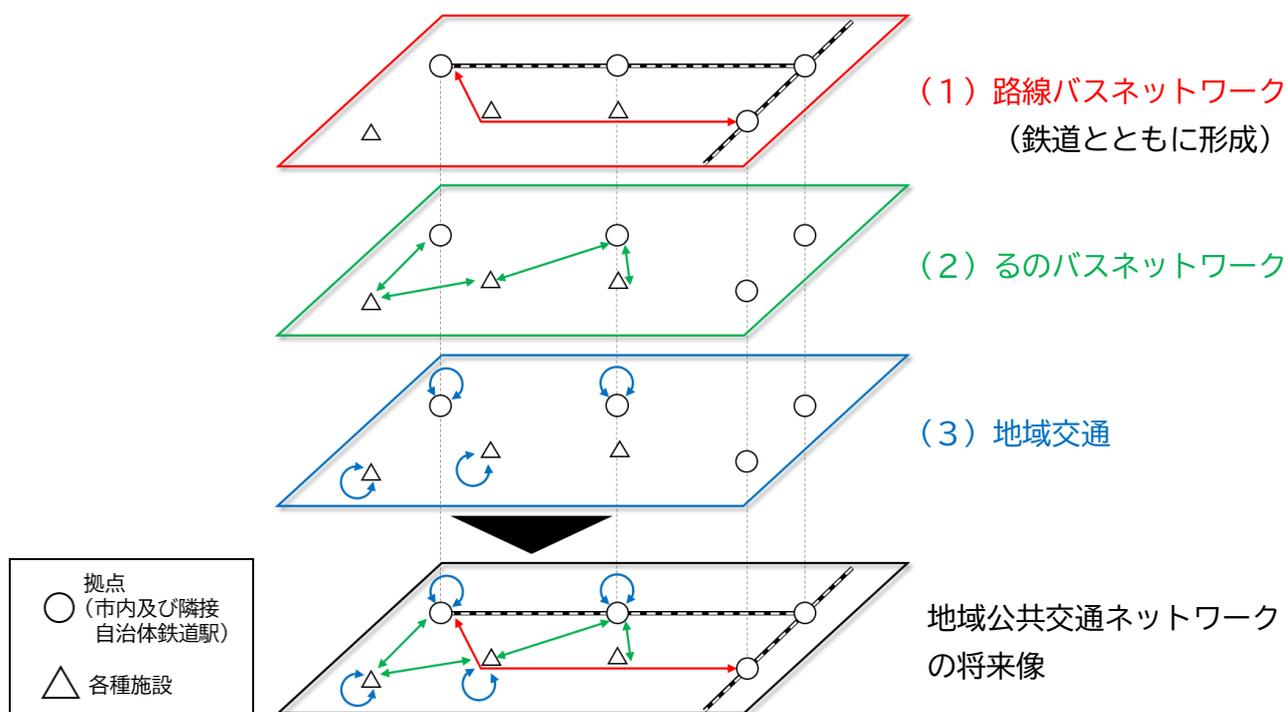


図 4-2 地域公共交通ネットワークの将来像のイメージ

第3節 計画の目標

本計画の基本方針を踏まえた目標の設定に当たっては、課題の解決及び持続可能な地域公共交通の実現に向けて、特に以下の3つの観点が重要です。

- 1) 市民生活とまちづくりを支える公共交通であること。またその公共交通は、持続可能なものであること。
- 2) 市の公共交通を持続可能なものとするためには、これまでの実証実験等の取組を踏まえ、公共交通側の利便性を向上させるだけでなく、市民の理解と協力が不可欠であること。
- 3) 公共交通を持続可能なものとするためには、更に、公共交通に関わる周辺環境の整備も必要であること。特に、運転手不足等の公共交通の担い手不足や、環境問題への対応などを念頭に置いた取組が求められること。

これらの観点を踏まえ、本計画の目標を以下のとおり設定します。

<計画の目標>

目標1
 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築

目標2
 公共交通と市民等との接点強化

目標3
 公共交通を支える環境等の底上げ

それぞれの目標の詳細を、以下に示します。

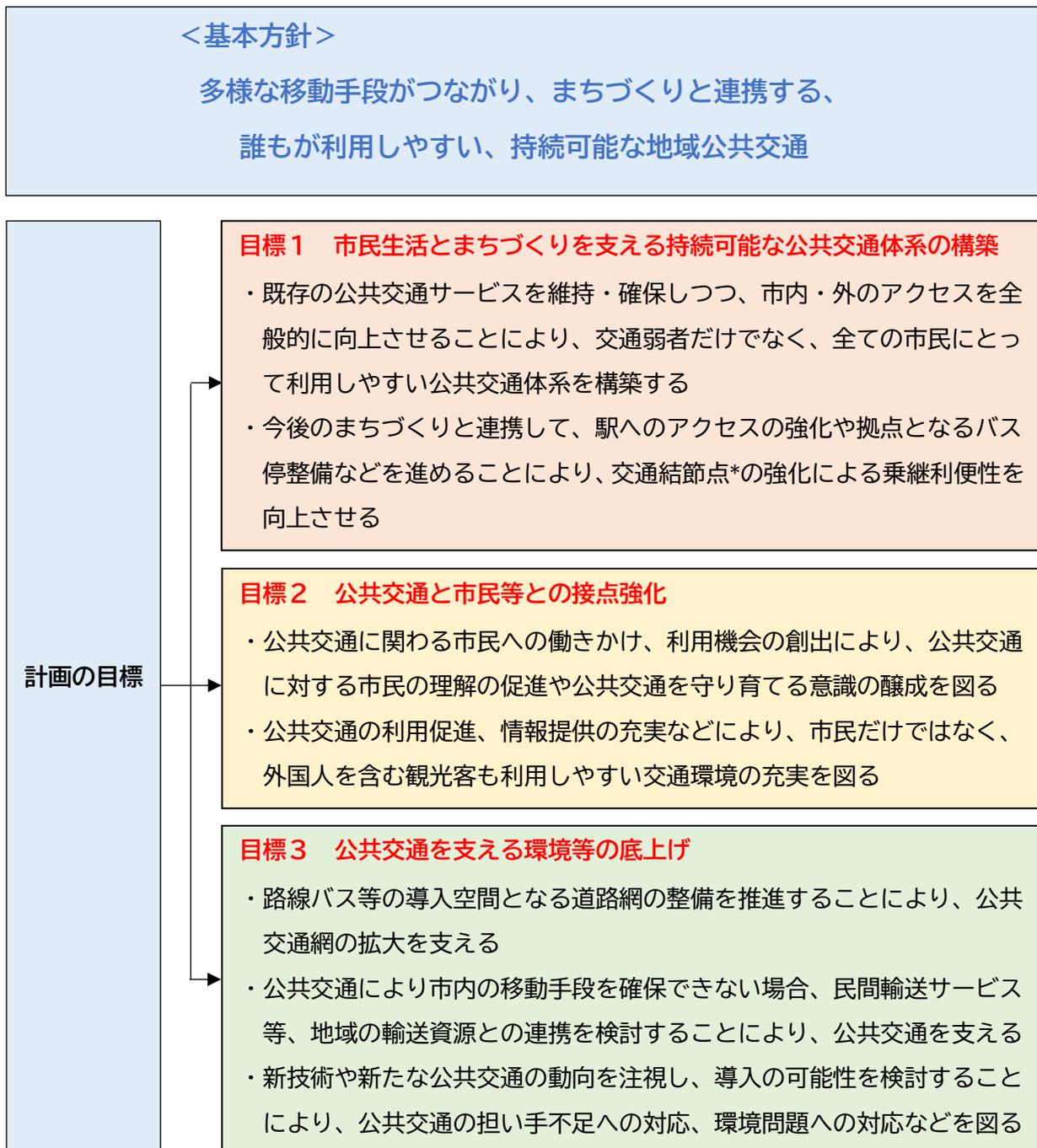


図 4-3 計画の目標

(参考) 課題のまとめと計画の目標の対応

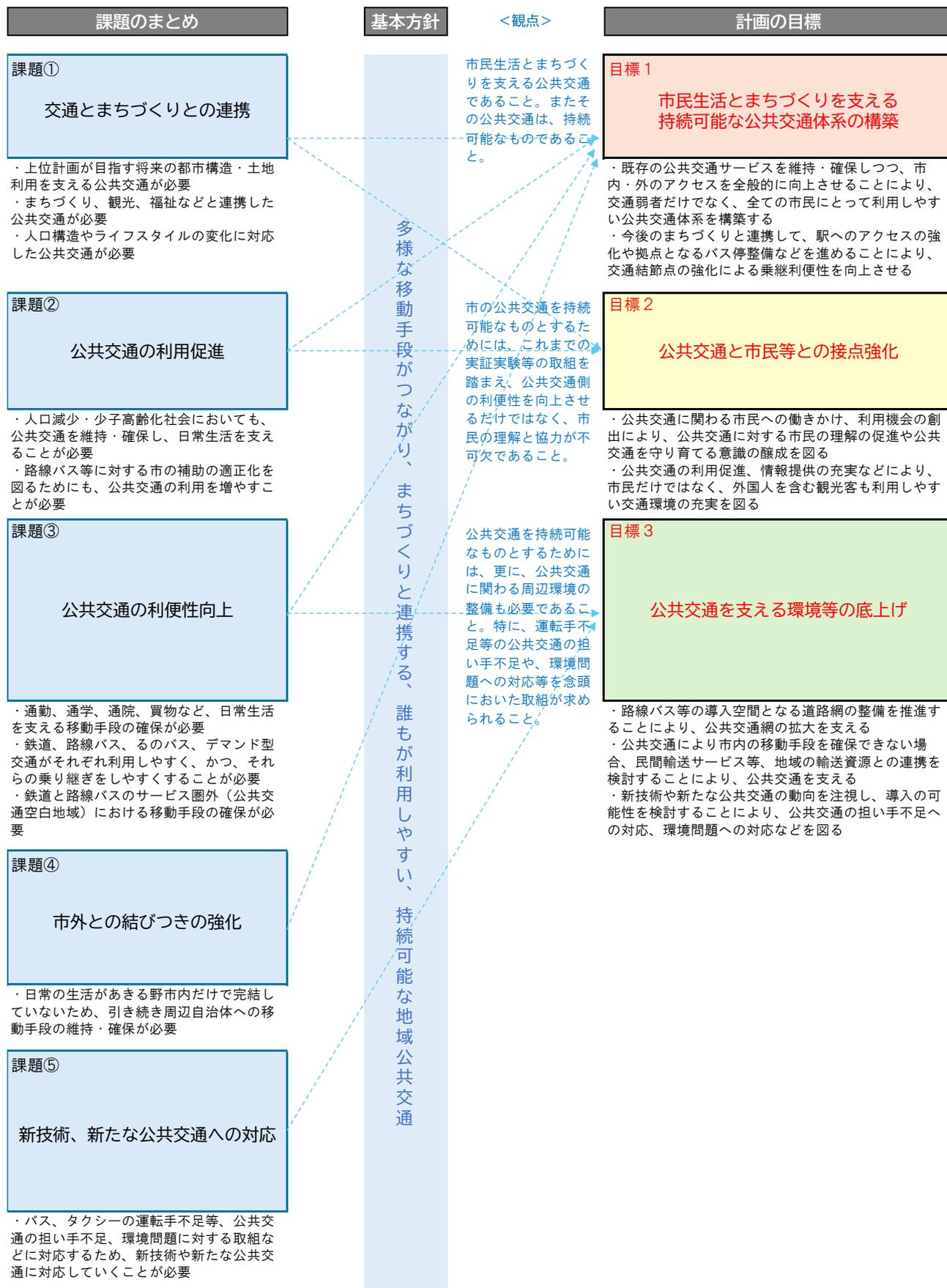


図 4-4 課題のまとめと計画の目標の対応

第5章

施策



第5章では、3つの目標を達成するための具体的な施策を体系化して示します。地域の関係者である市民、事業者及び行政が連携・協働して取り組むことができる、実行可能で効果的な施策を提案します。

計画の目標を達成するために実施する施策の体系を、以下に示します。

表 5-1 施策体系

目標	施策		事業	
	施策名	概要	事業名	事業の内容
目標1 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築	施策1 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成	鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通などの異なる交通モードについて、役割分担を明確にしつつ連携を図り、一体的なサービスを構築します。 また、これらの公共交通の乗り換えをしやすいとするため、交通の拠点を強化することにより、利用者にとって便利で、事業者にとって持続可能な、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成します。	① るのバスやデマンド型交通などのサービスの一体的な見直し	・るのバスやデマンド型交通などの一体的な見直し ・これに基づく運行維持、改善の実施
			② 鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通の結節性の改善	・鉄道駅へのバスやデマンド型交通の乗り入れによる乗り換えの改善 (武蔵引田駅北口、東秋留駅南口)
			③ 公共交通利用者の需要が高い施設の交通拠点化の検討	・鉄道駅以外で、多くの人が公共交通を利用して訪れる施設(公共施設、商業施設、病院など)へのアクセス性の改善の検討
			④ るのバスやデマンド型交通などの適正な運賃体系のあり方の検討	・るのバスやデマンド型交通などの適正な運賃体系や運賃負担のあり方の検討、運用・検証
	施策2 鉄道やバスの利用圏外における、新たな交通手段やサービスの導入	鉄道、路線バス及びるのバスのサービス圏外の地域に対して、車を持たない人や免許を返納した人を含めた住民が安心して移動できるように、地域特性に応じた新たな交通手段やサービスを提供します。 また、送迎サービスや福祉輸送サービスなど、これまで公共交通体系に組み込まれなかった地域の輸送資源の活用可能性を検討します。	① デマンド型交通の運行	・デマンド型交通(チョイソコ)の本格運行 ・事業の有効性や課題などの検証
			② 定額運行サービスの導入の検討	・デマンド型交通やタクシー等による定額での乗り放題サービスの導入検討
			③ タクシー利用助成の実施	・盆堀地域、深沢地域におけるタクシー利用助成の実施 ・その他の地域におけるタクシー利用助成の実施検討
			④ 送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討	・民間の送迎サービスについて、路線バスやるのバスなどを利用しづらい地域における移動の足として活用できないか検討 ・移送サービス等を活用した、市民の移動に関する支援体制の整備検討
	施策3 ソフト面の分かりやすさの向上	公共交通を充実させるだけでなく、利用者の視点に立った、分かりやすい公共交通を提供するために、ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など、ソフト面の向上を図ります。	① ニーズに合わせたダイヤ設定	・路線バス、るのバスについて、ニーズに合わせたダイヤの検討、調整
			② 円滑な乗り継ぎ連携	・JR五日市線との乗り継ぎに配慮した、バスのダイヤの検討、調整 ・路線バス、るのバス、デマンド型交通などの乗り継ぎ割引制度の導入の検討
			③ 情報提供の充実・高度化の推進	・路線バス、るのバスの経路・運行情報のオープンデータの作成・更新 ・西東京バスのホームページ「京王バスナビ」(路線バスとるのバスの車両走行位置の情報)の使いやすさの向上、他のサイトやアプリからの利用への対応、デマンド型交通等への対象の拡充検討
	施策4 交通事業者や周辺市町村との連携の推進	公共交通の維持・確保に向けて、鉄道や路線バスを運行している交通事業者やネットワークが接続されている周辺市町村(八王子市、福生市、羽村市、日の出町、檜原村)などとの連携を推進します。 また、周辺市町村と連携し、交通事業者への働きかけを実施します。	① 交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進	・あきる野市地域公共交通協議会による情報共有・意見交換 ・あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会による「あきる野・檜原地域公共交通計画」の推進、進捗状況の管理
② 周辺市町村と連携した交通事業者への働きかけの推進			・周辺市町村と連携した、鉄道事業者やバス事業者への公共交通の維持・確保の働きかけ ・鉄道事業者やバス事業者が行う利用促進の取り組みへの参画	
目標2 公共交通と市民等との接点強化	施策1 公共交通の認知度の向上	市民が公共交通や市の公共交通施策を知るための仕掛けを作り、働きかけを行います。	① 印刷物やメディアを通じた情報の発信	・ガイドブック、チラシ、ポスターなどの印刷物の作成 ・市のホームページ、広報あきる野、公式SNSアカウントによる情報発信 ・通勤・通学者、子育て世帯、高齢者など、特定の層に向けた情報発信 ・「公共交通マップ」の作成
			② イベント等における広報の推進	・市のイベント等での公共交通のPR ・市民や観光客、及び公共交通ファンの方々に向けた、参加型のイベントの開催検討
			③ 児童・生徒に対する働きかけ	・児童・生徒に向けた広報物の配布、「バスの乗り方教室」の開催、公共交通を利用する際のマナーの啓発 ・児童・生徒が公共交通について考える機会の創出

目標	施策		事業	
	施策名	概要	事業名	事業の内容
目標2 公共交通と市民等との接点強化(続き)	施策2 公共交通利用のきっかけ作り	公共交通の存在を知っているものの、様々な理由で日常的に利用していない市民が、公共交通を利用するきっかけを作ります。	① 公共交通を「自分ごと」として捉えてもらう仕組みづくり	・市民・事業者・行政の連携の強化 ・市民が公共交通に関心を持つきっかけの創出
			② 体験乗車等の機会の設定	・るのバスやデマンド型交通の乗車体験の機会づくり ・デマンド型交通の登録や利用方法の説明会等の開催
			③ 子育て世帯への支援	・妊産婦のほか、乳幼児、小学生、中学生のいる世帯を対象に、公共交通の利用費用の支援、ベビーカーの利用支援などについて検討、可能な取り組みから実施
			④ 運転免許返納者への支援	・運転免許返納者への支援内容のあり方検討
			⑤ JR五日市線の利用促進を目的とした事業への参画	・JR東日本が企画・実施する、JR五日市線の利用促進のための取組への参画
	施策3 観光需要への対応	訪日外国人を含めた来訪者の増加に合わせ、公共交通の利用促進を通じた観光渋滞対策や来訪者が周遊しやすい公共交通の実現を図ります。	① 観光MaaSの導入の検討	・市外からも多くの来訪者のある観光地への公共交通によるアクセス性の改善 ・複数の交通手段の運賃と観光体験がセットになった、お得なチケットの導入検討
			② 案内表記の多言語化の推進	・鉄道駅、主要なバス停、観光地における、案内表示の多言語化を引き続き推進
			③ 多様な運賃決済手段への対応	・交通系ICカードの利用を、JR五日市線、路線バス、市内タクシーに加え、るのバスで利用できるように推進 ・クレジットカードによるタッチ決済、二次元コードによる決済などの対応を検討
④ 来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信			・観光地周辺において、観光で来訪する自家用車の利用を控える取り組み ・観光客に向けた観光地周辺の道路、駐車場、渋滞状況、公共交通利用を促す情報の提供 ・観光で来訪する自家用車の利用の抑制に協力した観光客へのインセンティブの付与などの取組の検討	
目標3 公共交通を支える環境等の底上げ	施策1 道路網の整備の推進	バス、タクシー、デマンド型交通などの走行空間である道路の安全性、走行円滑性の改善のために、都に道路整備の働きかけを行うとともに、市道の整備を推進します。	① 都への働きかけの実施	・東京都に対する都道（都が管理する道路）整備の継続的な働きかけの実施
			② 市道の整備の推進	・市道（市が管理する道路）の拡幅、歩道設置などの推進
	施策2 安全・安心な公共交通利用環境の構築	市民にとって安全・安心な公共交通の利用環境を構築するために、路線バスやるのバス利用時の安全性の向上やバリアフリー化を推進します。	① バス待ち環境の安全性の向上	・バス停のベンチや上屋の整備・改善の検討 ・東京都に対する都道（都が管理する道路）整備の継続的な働きかけの実施（再掲） ・市道（市が管理する道路）の拡幅、歩道設置などの推進（再掲）
			② 交通関連施設のバリアフリー化の推進	・鉄道駅、駅前広場、主要なバス停のバリアフリー化の推進、維持管理の実施（武蔵引田駅の土地区画整理事業、東秋留駅の折り返し場整備事業でのバリアフリーへの対応、その他の施設に対するバリアフリー化の推進）
			③ 「心のバリアフリー」についての取組の推進	・心のバリアフリーに関する取り組みについて、行政、交通事業者、市民がそれぞれの立場から協力、推進
	施策3 新技術の導入可能性の検討	環境問題や人手不足など、公共交通が抱える問題の解決に資する新技術の動向を注視し、安全性や費用対効果なども考慮の上、市の公共交通体系への導入可能性を検討します。	① 環境性能に優れた車両の導入	・市内の公共交通機関（路線バス、るのバス、デマンド型交通など）に新しい車両を導入する際は、環境への配慮、利用者の快適性と安全性、運行効率と経済性、バリアフリー対応などの点を総合的に考慮して選定
			② 公共交通に関わる技術開発の動向の注視	・自動車の自動運転技術をはじめ、公共交通に関わる新たなサービスの開発状況や普及状況、国や東京都が進める関連制度の動向などを注視し、状況に応じて市内の公共交通への導入を検討

第1節 【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築

1) 【施策1】 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

(1) 概要

鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通*などの異なる交通モードについて、役割分担を明確にしつつ連携を図り、一体的なサービスを構築します。

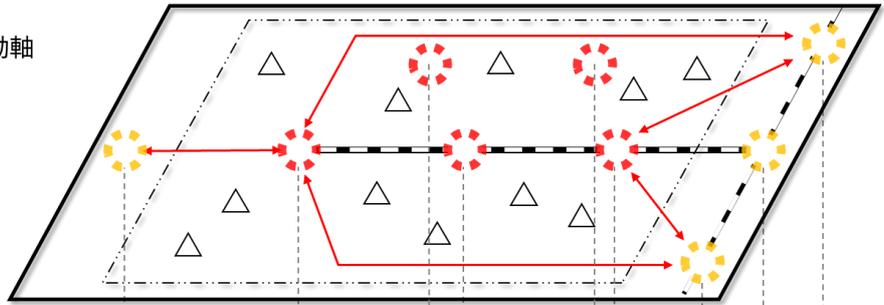
また、これらの公共交通の乗り換えをしやすいするため、交通の拠点強化することにより、利用者にとって便利で、事業者にとって持続可能な、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成します。

(2) 事業

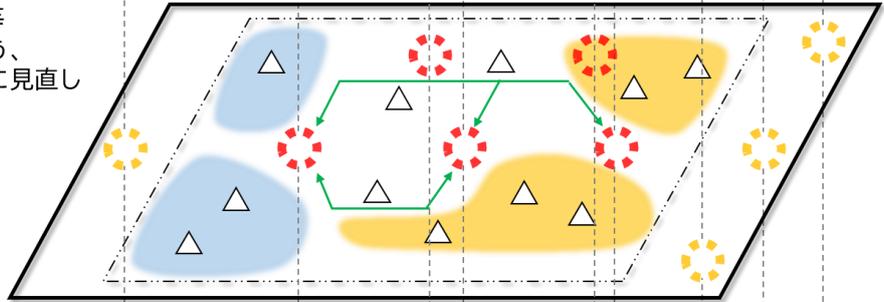
【目標1】 施策1－事業①	るのバスやデマンド型交通*などのサービスの一体的な見直し					
実施内容	るのバスのルートや、デマンド型交通*でカバーすべきエリアなどは、鉄道や路線バスとの関係性やそれぞれが担う役割に基づいて一体的に見直し、市内の地域公共交通ネットワークを形成します。 また、見直しを行った後も、継続的に効果や課題の検証を行い、運行の維持や改善を進めます。					
対象モード	るのバス、デマンド型交通*など					
対象エリア	各路線の沿線を中心に、市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期

※各事業の「工程」欄の「中・長期」は、本計画の最終年次の翌年である令和13(2031)年度以降の、5年～10年程度の期間のことを指します。

■鉄道・路線バス
⇒本市や隣接自治体の主要な移動軸を形成



■るのバス・デマンド型交通等
⇒鉄道と路線バスを補完するよう、それぞれの役割に応じ一体的に見直し



■地域公共交通ネットワーク形成のイメージ
⇒公共交通でカバーされるべきエリアが、適切なサービスでカバーされている

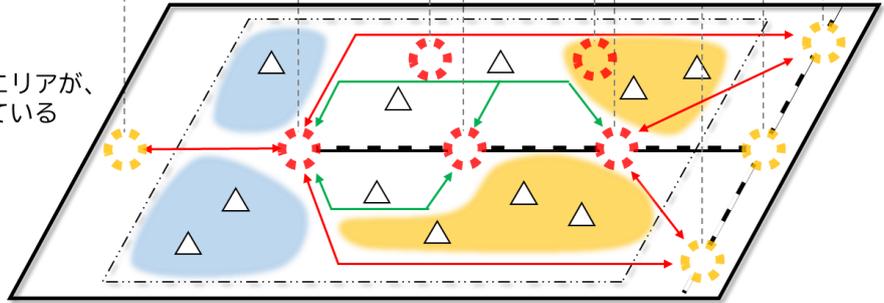


図 5-1 市内の地域公共交通ネットワーク形成のイメージ

【目標1】 施策1-事業②		鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通*の結節性の改善					
実施内容	<p>JR 五日市線の鉄道駅にバスやデマンド型交通*を乗り入れることなどにより、鉄道とバスやデマンド型交通*の乗り換えをやすくします。</p> <p>具体的に、武蔵引田駅北口では現在事業中の土地区画整理事業の進捗を、東秋留駅南口では折り返し場整備事業（令和8年度供用開始予定）の進捗を踏まえつつ、実施時期を判断します。</p>						
対象モード	JR 五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通*						
対象エリア	各鉄道駅の周辺						
実施主体	市、交通事業者						
連携する主体	道路管理者、交通管理者(警察)						
対象者	市民						
工程	事業箇所	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	中・長期
	武蔵引田 北口	事業進捗に伴う既存バス停の場所等見直し（随時）					
		事業完了後の改善内容等の検討					
東秋留 南口	供用開始 予定						



図 5-2 武蔵引田駅北口土地区画整理事業の完成予想図

【目標1】 施策1－事業③	公共交通利用者の需要が高い施設の交通拠点化の検討					
実施内容	鉄道駅以外で、多くの人が公共交通を利用して訪れる施設（公共施設、商業施設、病院など）を、鉄道駅に準ずる新たな交通の拠点（モビリティハブ*）として位置付け、市内各地からのアクセス性を改善することを検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*					
対象エリア	市内主要施設（公共施設、商業施設、病院など）					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、施設管理者					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期

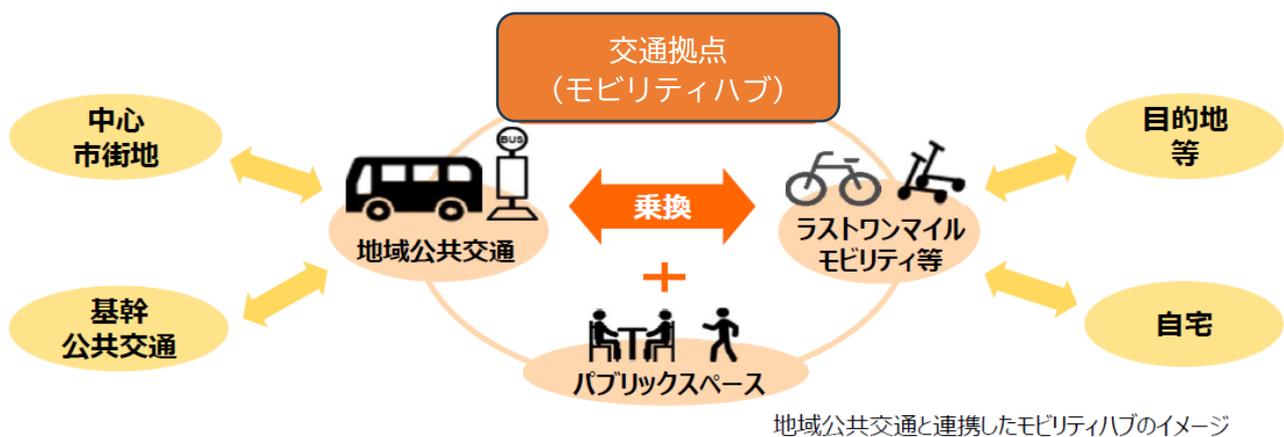


図 5-3 地域の施設の交通拠点化（モビリティハブ*）のイメージ

資料：国土交通省資料を一部修正

【目標1】 施策1-事業④	るのバスやデマンド型交通*などの適正な運賃体系のあり方の検討					
実施内容	<p>本市の財政状況は、人口減少・少子高齢化や社会保障関係経費の増大、公共交通の分野では人件費や燃料費の高騰などが影響し、今後も予断を許さない状況にあります。</p> <p>令和5（2023）年9月に策定した「あきる野市行財政改革推進プラン2023」では、取組の一つに「るのバス収支率の改善」を掲げ、利用促進や運賃の適正化を検討するとしています。</p> <p>このような状況を受け、るのバスやデマンド型交通*など、市が実施主体となる公共交通サービスについては、適正な運賃体系や運賃負担のあり方についての検討を行い、運用・検証・見直しを行います。</p>					
対象モード	るのバス、デマンド型交通*					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	-					
対象者	主にるのバスやデマンド型交通*の利用者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	検討	運用・検証・見直し				継続的な見直し

表 5-2 あきる野市行財政改革推進プラン2023でのるのバス収支率に関する記述

項目番号	10	主管課	地域防災課		
取組項目	るのバス*収支率の改善				
現状・課題	<p>るのバス*は、運行開始以来1乗車100円で運行しているが、利用者数が横ばいの中、人件費や燃料費の高騰により、収支が悪化しており、令和4年度では、11.5%の収支率となっている。</p> <p>市では、別に公共交通対策に取り組んでいるところであるが、行財政改革の観点からも、るのバス*の更なる利用促進や適正な運賃について検討を行い、必要な見直しを行うなど、収支率の改善に取り組む必要がある。</p>				
取組内容	るのバス*の利用促進、運賃の適正化について検討を行い、収支率を改善する。				
数値・実施目標	るのバス*収支率 18%以上				
実施時期・内容	R5	R6	R7	R8	R9
	利用促進 検討	⇒ ⇒	利用促進 改善・検討	⇒ 運用・検証	⇒ ⇒

出典：あきる野市行財政改革推進プラン2023（令和5年9月、あきる野市）

2) 【施策2】鉄道やバスの利用圏外における、新たな交通手段やサービスの導入

(1) 概要

鉄道、路線バス及びのりバスのサービス圏外の地域に対して、車を持たない人や免許を返納した人を含めた住民が安心して移動できるように、地域特性に応じた新たな交通手段やサービスを提供します。

また、送迎サービスや福祉輸送サービスなど、これまで公共交通体系に組み込まれなかった地域の輸送資源の活用可能性を検討します。

(2) 事業

【目標1】 施策2-事業①	デマンド型交通*の運行					
実施内容	令和7年4月1日から実施している「デマンド型交通* (チョイソコあきる野)」の本格運行を継続します。 併せて、利用状況の調査や利用者への意見聴取を継続的に実施し、事業の有効性や課題などを検証し、必要に応じて中・長期的に見直しを図ります。					
対象モード	デマンド型交通*					
対象エリア	デマンド型交通*の運行区域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	鉄道、路線バス及びのりバスのサービス圏外の市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	運行の実施					
	有効性や課題の検証					
	事業内容の見直し					

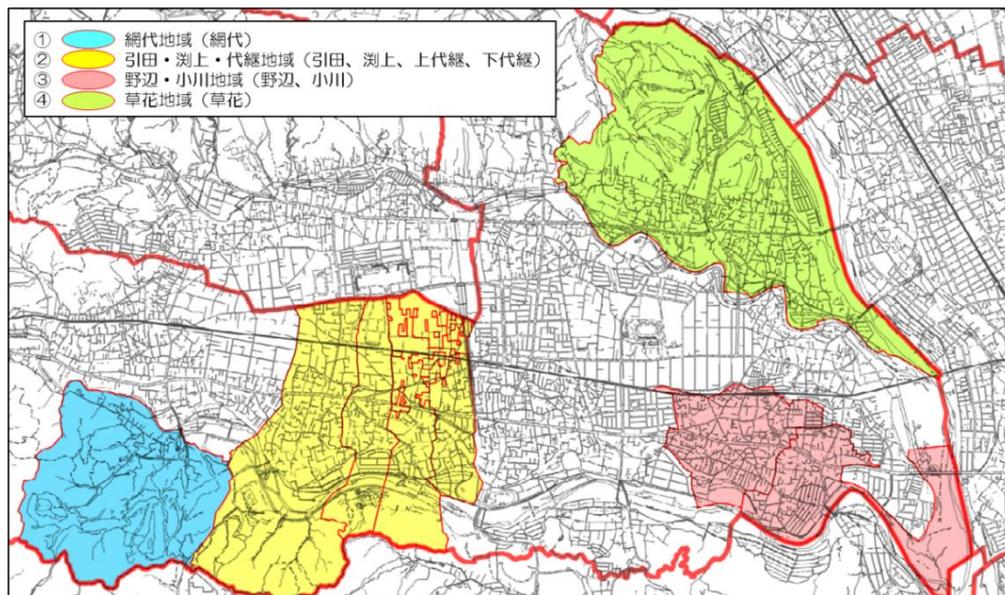


図 5-4 デマンド型交通*「チョイソコあきる野」営業区域図
(令和7年4月現在) (再掲)

【目標1】 施策2-事業②	定額運行サービスの導入の検討					
実施内容	<p>まちづくり等との連携を図るとともに、市民の外出を促進するため、るのバス、デマンド型交通*、タクシーなどによる定額での乗り放題サービスを、中・長期的に導入することを検討します。</p> <p>このようなサービスの導入により、移動の足の確保だけでなく、外出の促進、まちづくり、健康づくり、コミュニティの形成などの効果が期待でき、近年は国内の都市部や過疎地で導入が進んでいます。</p>					
対象モード	るのバス、タクシー、デマンド型交通*					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	導入の検討					導入

「利用登録」と「予約」で町内乗り放題 月定額乗合タクシー

ひとり **10,000**円(税込) / 月

実証運行期間:11月1日(金)~(令和7年)1月31日(金)

三春町では、交通事業者と連携して、「ドア・ツー・ドア(自宅から目的地まで)」による新たな仕組みとして、「月定額乗合タクシー」の実証運行を行います。

- 実証運行前に試験運行します -

10月21日(月)~10月31日(木)

※ 何回でも無料で利用できます。
※ 試験運行後でもお一人1回に限り、一週間の無料お試し乗り放題も利用できます。

好きな目的に利用できて、
なんと！何回乗っても定額！



1. 対象となる方

次の三春町民の皆さん
・ 65歳以上の高齢者
・ 視覚障がい者、妊婦

2. 運行方法

町内限定の月定額乗合タクシー
【利用時間】
8:00~16:50



3. 予約方法

利用する前日の
15:00までに電話予約
※ 当日の予約はできません。



図 5-5 町内乗り放題 月定額乗合タクシー「こまシェア」の概要図

出典：月定額乗合タクシー「こまシェア」周知チラシ（福島県三春町）

【目標1】 施策2-事業③	タクシー利用助成の実施					
実施内容	公共交通空白地域*の解消に向け、令和元（2019）年度に深沢区域で実証実験を実施したタクシー運賃・料金の助成を、盆堀地域、深沢地域を対象に本格的に実施します。 また、そのほか、交通手段の確保としてタクシーの利用助成を行うことが望ましいと考えられる地域については、助成の実施を視野に検討を進めます。					
対象モード	タクシー					
対象エリア	盆堀地域、深沢地域 そのほか、助成を実施することが望ましいと考えられる地域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	鉄道、路線バス及びびるのバスのサービス圏外の市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	盆堀地域・深沢地域での事業実施・検証					他地域での実施の検討

表 5-3 盆堀地域、深沢地域におけるタクシー利用助成の実施概要（令和7年度）

項目	内容
対象者	盆堀地域、深沢地域に住所を有する方
助成内容	対象者1人につき1枚1,000円のタクシー利用助成券48枚（4枚/月×12か月）配布
利用方法	ア 盆堀地域、深沢地域を出発地または到着地とする利用に限定 イ 使用枚数は1回の乗車につき対象者1人当たり1枚 ウ 助成券の利用は対象者本人に限定 エ 助成券に対する釣銭は無し
利用できるタクシー会社	市内各駅に待機場所を有するタクシー事業者 （京王自動車（株）、横川観光（株）、（株）リーガルマインド）
周知方法	・市ホームページ、自治体の回覧等で周知 ・両地域に説明会を開催し、利用方法の周知や積極的な利用の呼びかけを行うとともに、公共交通の利用促進に向けた意識啓発を実施



図 5-6 タクシー利用助成券（見本）

【目標1】 施策2-事業④	送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討					
実施内容	<p>市内で運行している民間の送迎サービス（学校のスクールバス、施設送迎バスなど）について、実態調査や運行事業者へのヒアリング等を行い、路線バスやのりバスなどを利用しづらい地域における移動の足として活用できないか検討します。</p> <p>また、社会福祉協議会が運営する移送サービス等を活用した、高齢者や障がい者をはじめとする市民の移動に関する支援体制の整備を検討します。</p> <p>なお、検討に当たっては、送迎サービスの本来の利用者の安全性や利便性が損なわれないように、また、既存の交通事業者にも不利益が生じないように、運行事業者や交通事業者と十分に調整を図ります。</p>					
対象モード	送迎サービス、福祉輸送サービスなど					
対象エリア	鉄道、路線バス及びのりバスのサービス圏外（公共交通空白地域*）をはじめとした、市全域					
実施主体	市					
連携する主体	送迎サービス・福祉輸送サービスの運行事業者、交通事業者					
対象者	鉄道と路線バス及びのりバスのサービス圏外の市民 高齢者、障がい者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	活用可能性の検討 					活用実施

3) 【施策3】ソフト面の分かりやすさの向上

(1) 概要

公共交通を充実させるだけでなく、利用者の視点に立った、分かりやすい公共交通を提供するために、ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など、ソフト面の向上を図ります。

(2) 事業

【目標1】 施策3－事業①	ニーズに合わせたダイヤ設定					
実施内容	<p>路線バス及びるのバスのダイヤ（運行スケジュール）については、路線の性質や時間帯・曜日ごとのニーズに合わせたダイヤの検討を行い、定期的な見直しを図ります。</p> <p>例えば、鉄道との乗継利用を意識したダイヤを設定する、主要な停留所の出発時刻を覚えやすい時刻にする、小・中学校の通学に利用されている路線については、通学時間のほか学校行事にも対応したダイヤを設定する、などが想定されます。</p> <p>なお、これらのダイヤ設定については、バスの運行時間や便数等の制約があるため、可能な範囲において検討、調整します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	ダイヤ設定の検討・見直し					継続的な 検討 見直し
	運行・効果の検証					

【目標1】 施策3-事業②	円滑な乗り継ぎ連携					
実施内容	<p>異なる交通手段の連携を強化し、乗り継ぎの利便性を向上させます。</p> <p>具体的には、JR 五日市線の時刻に合わせたバスの出発・到着時刻を検討します。ただし、道路状況による遅れも考慮したダイヤとします。</p> <p>また、居住地域や、利用可能な交通手段による運賃負担の不公平感が生まれないように、路線バス、るのバス、デマンド型交通*などを乗り継ぎ利用した場合の割引制度の導入を検討します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*など					
対象エリア	鉄道駅周辺					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	ダイヤ調整の実施					
	乗り継ぎ割引制度の導入の検討					制度実施

(参考事例) るのバスにおける「乗継券」の導入

市では、令和4年(2022年)3月の公共交通実証実験「るのバス増発・増便」の開始に伴い、るのバスを利用した移動の柔軟性の向上を目的に、「乗継券」による乗り継ぎ割引制度を開始しました。

具体的には、秋川駅で乗り継ぎを行う利用者は、運転手に申し出て「乗継券」の発行を受け、乗り継ぎ先のるのバスで「乗継券」を運転手に渡すことで、1回に限り無料での乗り継ぎが可能となります。

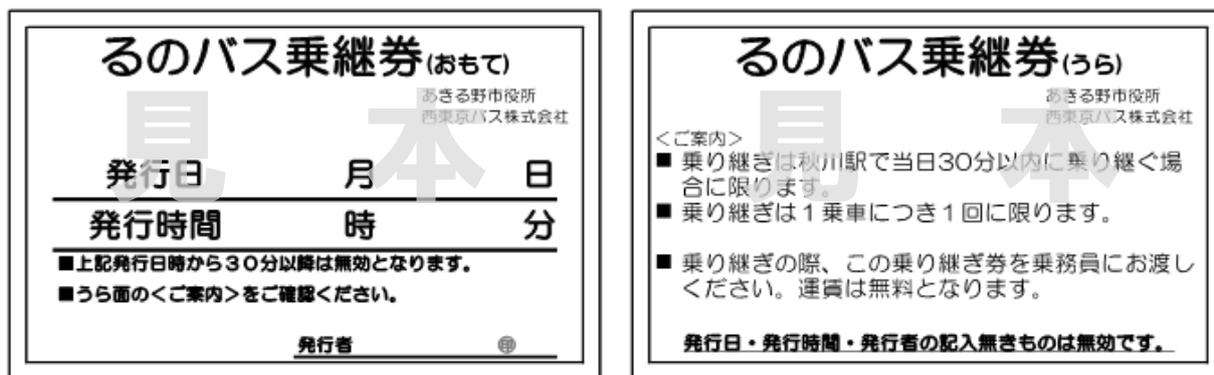


図 5-7 るのバスの乗継券

【目標1】 施策3-事業③	情報提供の充実・高度化の推進					
実施内容	<p>地域公共交通ネットワークを見やすく使いやすいものにするため、インターネット上での情報提供を充実し、より高度なものにすることを推進します。</p> <p>具体的には、路線バス、るのバスの経路・運行情報について、交通事業者や市のホームページにおける情報提供だけでなく、「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」に基づくオープンデータを作成・更新します。このデータを民間の経路検索サイトなどに提供し、より多くの場所でバスの情報を検索できるようにします。</p> <p>また、現在、西東京バスがホームページ「京王バスナビ」で提供している、路線バスとるのバスの車両走行位置の情報について、同サイトの使いやすさの向上、他のサイトやアプリからの利用への対応を検討します。</p> <p>これらの事業を、データ利用状況の定期的な確認や、利用者アンケートによる満足度の調査などを通じて評価し、改善を図っていきます。</p>					
対象モード	路線バス、るのバスなど					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	中・長期
	オープンデータの整備・更新					
	車両走行位置の情報提供に関する検討					



図 5-8 「京王バスナビ」の画面（左：PC、右：スマートフォン）（令和6年11月現在）

出典：京王バスナビ

4) 【施策4】 交通事業者や周辺市町村との連携の推進

(1) 概要

公共交通の維持・確保に向けて、鉄道や路線バスを運行している交通事業者やネットワークが接続されている周辺市町村（八王子市、福生市、羽村市、日の出町、檜原村）などとの連携を推進します。

また、周辺市町村と連携し、交通事業者への働きかけを実施します。

(2) 事業

【目標1】 施策4－事業①	交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進					
実施内容	<p>「あきる野市地域公共交通協議会」を定期的開催し、本市に関わる交通事業者等が、利用促進、人手不足などの課題解決を図るため、互いに情報共有・意見交換を行う場を設けます。</p> <p>また、本市のある東京都の西多摩地域では、人口減少・少子高齢化、公共交通の利用の促進、人手不足への対応、観光の活性化など、地域共通の課題があることから、「西多摩地域広域行政圏協議会」を通じて、情報共有を図ります。</p> <p>本市と檜原村の行政をまたがり運行する幹線系統バスを維持・確保するため、本市、檜原村、東京都、交通事業者などで組織する「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」において、令和6（2024）年3月に「あきる野・檜原地域公共交通計画」を策定しました。</p> <p>「あきる野・檜原地域公共交通計画」の推進及び進捗状況の管理については、引き続き「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」が行います。</p>					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域及び周辺市町村					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	「あきる野市地域公共交通協議会」の開催					
	「西多摩地域広域行政圏協議会」との連携					
	「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」との連携					
※あきる野・檜原地域公共交通計画の計画期間は、令和6～10年度						



系統	起点	経由地	終点	事業主体
五10 数馬線 (五里・五滝10 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	数馬	西東京バス
五18 藤倉線 (五里18 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	藤倉	
五12 小岩線 (五里12 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	小岩	

図 5-9 補助対象幹線系統

出典：あきる野・檜原地域公共交通計画（東京都、あきる野市、檜原村、令和6年3月）

【目標1】 施策4-事業②	周辺市町村と連携した交通事業者への働きかけの推進					
実施内容	<p>市民の日常生活の行動範囲は、鉄道やバスの利用などにより、周辺市町村に及んでいます。そのため、市は周辺市町村と連携して、鉄道事業者やバス事業者とネットワークの維持・確保を働きかけます。</p> <p>また、鉄道事業者やバス事業者が主体となって行う需要喚起のための取組に、市は積極的に参画します。</p>					
対象モード	鉄道、路線バス（市内外を結ぶ公共交通）					
対象エリア	市全域及び周辺市町村					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	<p>交通事業者への働きかけの推進</p> <p>需要喚起のための取組みへの参画</p>					

第2節 【目標2】公共交通と市民等との接点強化

1) 【施策1】公共交通の認知度の向上

(1) 概要

市民が公共交通や市の公共交通施策を知るための仕掛けを作り、働きかけを行います。

(2) 事業

【目標2】 施策1－事業①	印刷物やメディアを通じた情報の発信					
実施内容	<p>市民に公共交通の利用を促すため、市は様々な方法で公共交通に関わる情報を発信します。</p> <p>具体的には、公共交通の利用方法や市の公共交通に関する取組について、広報あきる野で周知を図るとともに、これらの内容に関わるガイドブック、チラシ、ポスターなどの印刷物の作成や、デジタルメディア（市ホームページ、SNS）での情報発信など多様な媒体を組み合わせ、多くの市民に情報を届けることができるよう工夫します。情報発信に当たっては、全市民に向けた発信だけでなく、通勤・通学者、子育て世帯、高齢者など、特定の層に向けて発信方法や媒体を工夫します。</p> <p>また、市は、市内のすべての公共交通の路線図、時刻表等をまとめた、「公共交通マップ」を作成します。</p> <p>さらに、交通事業者が行う運行情報の提供・検索サービスやタクシー事業者の配車サービスなどの、利便性向上等のための公共交通事業者の取組や情報発信について、市は連携・協力します。</p>					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民（特定層に向けた発信も想定）					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	発信内容・方法の検討					
	情報発信（印刷物、ホームページ、SNSなど）					
			公共交通マップの検討・作成			

(参考事例) 公共交通マップ

本市に隣接する青梅市、八王子市では、公共交通の利用促進や、市の公共交通に関する取組の広報を目的に、「公共交通ガイド」や「バスマップ」を毎年作成し、市の施設などで配布しています。

ガイドには、市内のすべての公共交通の路線図、主要駅や停留所の時刻表、バスの利用方法、関係機関の問合せ先などがまとめられています。



図 5-10 青梅市公共交通ガイド (左) /八王子市バスマップ (右)

出典：青梅市、八王子市ホームページ

【目標2】 施策1－事業②	イベント等における広報の推進					
実施内容	<p>市民や来訪者に、公共交通の利用方法や魅力を直接体験してもらい、認知度の向上や利用の促進、公共交通に対する親しみやすさを醸成するために、イベント等における広報を推進します。</p> <p>具体的には、市が主催するイベント等で、公共交通をPRするための特設ブースやコーナーを設け、実際の車両展示や乗車体験を通じて、地域を運行している公共交通をアピールします。</p> <p>また、バスや鉄道の車両、車庫などの見学会、市内を走る公共交通をテーマにした写真展、公共交通を利用したラリーイベントなど、市民や来訪者及び公共交通ファンの方々に向けた、参加型のイベントの開催を検討します。</p>					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	イベントの主催者					
対象者	市民（イベントが行われる各地域の居住者）、来訪者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
						

(参考事例) あきる野夏まつり・あきる野市産業祭

市が主催する大規模なイベントとして、毎年8月に開催される「あきる野夏まつり」と、11月に開催される「あきる野市産業祭」があります。

これらのイベントでは、市も各種取組をPRするブースやコーナーを設置しています。

今後は、このような機会を通じて、公共交通や公共交通に関する市の取組をPRし、市民や来訪者に、本市の公共交通を身近に感じていただくことを目指します。



図 5-11 あきる野夏まつり（左）／あきる野市産業祭（右）※令和元年開催時

【目標2】 施策1－事業③	児童・生徒に対する働きかけ					
実施内容	<p>児童・生徒に対して、公共交通への理解と関心を深めてもらうことや、将来の公共交通やまちづくりのあり方に関心をもってもらうことを目的に、働きかけを行います。</p> <p>具体的には、分かりやすい案内パンフレットの配布、バスの乗り方やバスのバリアフリー設備を体験するイベントの開催、公共交通を利用する際のマナーの啓発などを行います。</p> <p>また、「理想の公共交通」や「もし公共交通が無かったら生活はどうか」などをテーマにディスカッションをしてもらう等、児童・生徒が主体となり、本市の公共交通について考えてもらう機会を作ります。</p>					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、教育委員会					
対象者	市内小・中学校の児童・生徒					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	児童・生徒に対する働きかけの実施・方策の検討					

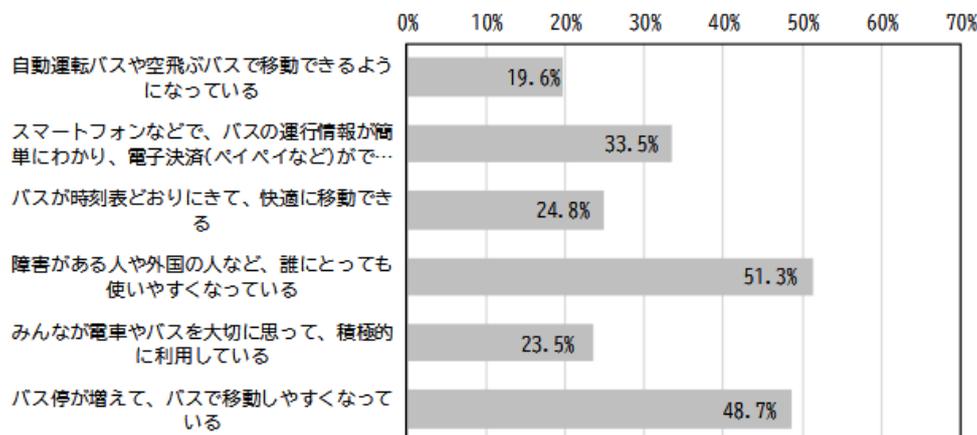
(参考事例) 公共交通に関する「こどもアンケート」

「あきる野・檜原地域公共交通計画」の策定に当たり、令和6年1月に、計画区域内の小中学校に通学する児童・生徒を対象とした、「こどもアンケート」を実施しました。

アンケートでは、バスの認知度や利用状況のほか、「乗ってみたいバス」や「将来のバスの理想の姿」など、児童・生徒の考えを回答してもらう質問も取り入れました。

これからは、公共交通を体験するイベントや、公共交通について考えてもらう機会を通じ、児童・生徒が主体となり、本市の公共交通を考えてもらえるようになることを目指します。

問. 将来、あきる野・檜原地域のバスはどのようなようになってほしいですか(中学生向けアンケート)



■ バスの将来像 回答者数=230人

資料：あきる野・檜原地域公共交通計画

2) 【施策2】公共交通利用のきっかけ作り

(1) 概要

公共交通の存在を知っているものの、様々な理由で日常的に利用していない市民が、公共交通を利用するきっかけを作ります。

(2) 事業

【目標2】 施策2-事業①	公共交通を「自分ごと」として捉えてもらう仕組みづくり					
実施内容	<p>市民・事業者・行政の連携の強化や、市民が公共交通に関心を持つきっかけの創出を図ることにより、市民に公共交通の問題を「自分ごと」として捉えてもらうような仕組みづくりを行います。</p> <p>具体的には、利用状況や改善事例などの情報共有の推進、シンポジウムやワークショップなど市民参加型のイベントの開催などを通じ、公共交通関連の施策の検討への市民参加を推進します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	取組内容の検討			取組の実施・効果の検証		

【目標2】 施策2-事業②	体験乗車等の機会の設定					
実施内容	<p>るのバスやデマンド型交通*の利用促進や認知度の向上、また高齢者や交通弱者の外出機会の創出を目的に、るのバスやデマンド型交通*の体験乗車等の機会を設けます。</p> <p>具体的には、るのバスやデマンド型交通*の乗車を体験する機会や公共交通を利用した買い物や通院の支援を行うことで、サービスの利用を後押しします。</p> <p>また、デマンド型交通*について、登録や利用方法の分かりにくさのために利用をためらっている市民に向けて、説明会等の開催を行います。</p>					
対象モード	るのバス、デマンド型交通*					
対象エリア	るのバス、デマンド型交通*の運行区域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	るのバスやデマンド型交通*の乗車体験の機会の設定					
	デマンド型交通*についての説明会等の開催					

【目標2】 施策2-事業③	子育て世帯への支援					
実施内容	<p>子育てしやすいまちづくりの実現に寄与するため、妊産婦のほか、乳幼児、小学生、中学生など成長段階に応じた、子育て世帯への支援を実施します。</p> <p>具体的には、子育て世帯への公共交通の利用費用の支援、ベビーカーの利用支援などについて検討し、可能な取組から実施します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	子育て世代の市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	支援策の検討・実施					

【目標2】 施策2-事業④	運転免許返納者への支援					
実施内容	<p>運転免許を返納した高齢者の社会参加の促進や高齢者の移動手段の確保のために、支援を行います。</p> <p>現在、運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者には、るのバスを無料で利用できる「るのバス無料乗車証」を交付しています。</p> <p>今後は、安心して外出できる環境づくりを更に進めるために、対象交通機関の拡充、店舗との連携等による割引施策の充実、支援額や支援期間の見直し※¹など、支援内容のあり方の検討を進めます。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	運転免許を返納した市民や、返納を検討している市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	支援内容のあり方の検討					
	※おおむね計画前半で検討し、 計画後半で実施する想定			支援策の実施・効果の検証		

※1：令和7年3月現在、「るのバス無料乗車証」の有効期間は、返納する運転免許証の有効期間と同様です（有効期間が1年未満の場合は、返納した日から1年間）。

【目標2】 施策2-事業⑤	JR五日市線の利用促進を目的とした事業への参画					
実施内容	JR五日市線の利用を促進するため、JR東日本等が企画・実施する利用促進を目的とした取組※ ² に、市は周辺市町村と連携して積極的に参画します。					
対象モード	JR五日市線					
対象エリア	JR五日市線沿線地域を中心に、市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者（JR東日本）					
対象者	市民、来訪者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	事業への参画					

※2：具体的な例として、JR東日本八王子支社が令和6年度から展開する「五日市線 Next100th」記念イベント、武蔵五日市駅で冬季を除き毎月開催されている「五市マルシェ」（五市マルシェ実行委員会主催）などが挙げられます。

3) 【施策3】観光需要への対応

(1) 概要

訪日外国人を含めた来訪者の増加に合わせ、公共交通の利用促進を通じた観光渋滞対策や来訪者が周遊しやすい公共交通の実現を図ります。

(2) 事業

【目標2】 施策3－事業①	観光 MaaS の導入の検討					
実施内容	<p>市外からも多くの来訪者のある観光地（秋川渓谷等）を対象に、公共交通によるアクセス性を改善し、地域経済の活性化と来訪者の満足度向上のために、観光 MaaS の導入を検討します。</p> <p>具体的には、観光地への公共交通によるアクセス性の改善、周辺自治体を含めた観光地間の周遊性向上、武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）の活用などを通じ、来訪者にアクセスや周遊に不便さを感じさせない環境を整備します。</p> <p>また、本市の観光地や周辺市町村の観光地を巡りやすくするため、複数の交通手段の運賃と観光体験がセットになった、お得なチケットの導入を検討します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、タクシー					
対象エリア	多くの来訪者のある観光地（秋川渓谷等）					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	来訪者					
工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	中・長期
	導入検討					本格導入



図 5-12 MaaS の利用のイメージ (左) / 観光情報提供装置のイメージ (右)

出典：内閣府「政府広報オンライン（2020年11月19日）」、東京都産業労働局ホームページ

(参考事例) TAm-GO (たま・ごー) 青梅・奥多摩

令和4(2022)年4~6月にかけて、青梅市・奥多摩町内を対象に、観光型 MaaS「TAm-GO (たま・ごー) 青梅・奥多摩」の実証実験が行われました。

具体的には、スマートフォンアプリによるオリジナルの行程表の作成および周遊チケットの発売、公共交通を補完するためのデマンド型交通*の運行、スタンプラリーの開催などを通じて、観光周遊の円滑化と、様々な観光名所への誘客の促進が図られました。

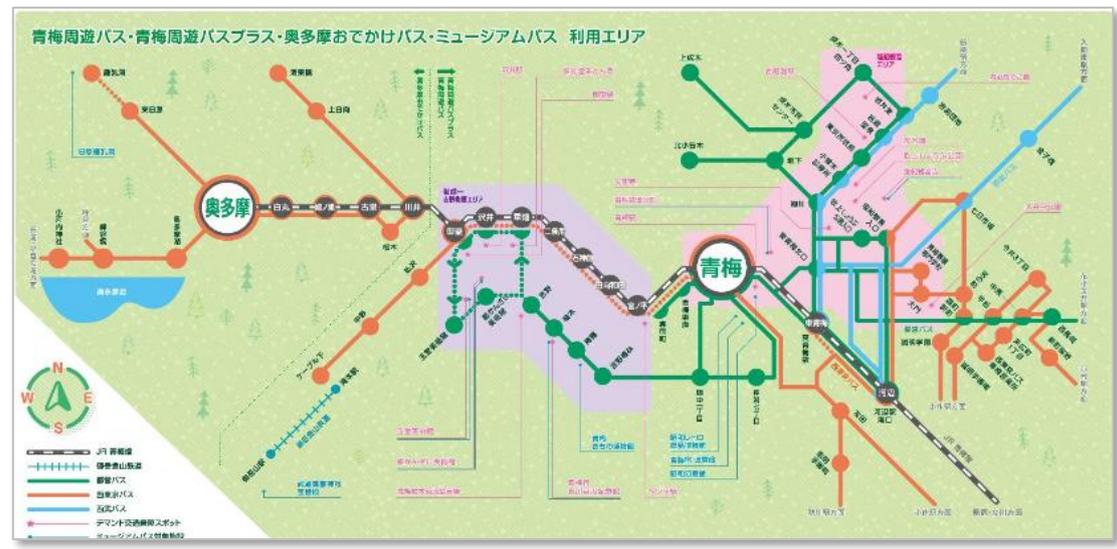


図 5-13 周遊チケットの利用エリア及び利用できる交通機関

出典：京王電鉄ホームページ

【目標2】 施策3-事業②	案内表記の多言語化の推進					
実施内容	本市のある西多摩地域への外国人来訪者の増加に対応するため、市内の鉄道駅、主要なバス停留所、観光地において、引き続き、案内表示の多言語による表記を推進します。 一方で、インターネットを通じて多くの情報収集が可能であることを考慮し、外国人来訪者が本市の観光を楽しめるよう、過剰な多言語表記にならないように配慮します。					
対象モード	JR五日市線、路線バス、るのバス、タクシー					
対象エリア	多くの来訪者のある観光地（秋川溪谷等）					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	外国人の来訪者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	案内表記の多言語化の実施					

【目標2】 施策3-事業③	多様な運賃決済手段への対応					
実施内容	<p>交通系 IC カードについては、JR 五日市線、路線バス、市内を営業区域とするタクシーに加え、るのバスやデマンド型交通*でも利用できるように推進します。</p> <p>また、近年では、都内の公共交通機関で対応事業者が増加している、クレジットカードによるタッチ決済や二次元コードによる決済について、社会全体での普及状況や市内の公共交通での需要を見極めながら、今後の対応について検討します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民、来訪者					
工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	中・長期
		<p>るのバスへの IC カードの導入</p> <p>多様な運賃決済手段への対応の検討</p>				<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> 多様な決済手段への対応 </div>



図 5-14 クレジットカードによるタッチ決済に対応したバス車両内のイメージ

出典：西東京バスホームページ

【目標2】 施策3-事業④	来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信							
実施内容	<p>観光シーズン等の道路渋滞を緩和するため、観光地周辺において、観光で来訪する自家用車の利用を控える取り組みを行います。</p> <p>具体的には、鉄道駅周辺等における臨時的なパーク・アンド・ライド*駐車場の開設と公共交通の運行、シェアサイクルや特定小型原動機付自転車（電動キックボード）などのポートの確保・整備などを検討します。</p> <p>また、来訪を検討する方々に向けて、観光地周辺の道路や駐車場と渋滞状況とともに、公共交通利用を促す情報の提供を行うことを検討します。</p> <p>さらに、自家用車の利用の抑制に協力した来訪者へのインセンティブの付与等の取組を検討します。</p>							
対象モード	JR 五日市線、路線バスなど							
対象エリア	観光地へのアクセス拠点の鉄道駅の周辺等							
実施主体	市							
連携する主体	交通事業者							
対象者	来訪者							
工程	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	中・長期		
	道路渋滞緩和のための取組内容の検討							
				取組の実施				
スムーズな観光周遊に関する情報の発信								

第3節 【目標3】 公共交通を支える環境等の底上げ

1) 【施策1】 道路網の整備の推進

(1) 概要

バス、タクシー、デマンド型交通*などの走行空間である道路の安全性、走行円滑性の改善のために、都に道路整備の働きかけを行うとともに、市道の整備を推進します。

(2) 事業

【目標3】 施策1－事業①	都への働きかけの実施					
実施内容	<p>本市では、計画的な道路整備を進めています。現在、20路線の都市計画道路（総延長約38.7km）が計画され、令和4（2022）年4月1日時点で、約27.6km（整備率71.3%）が完成しています。</p> <p>これらの道路を中心に、東京都が管理する道路（都道）と併せて道路網が整備されると、バス、タクシー、デマンド型交通*などの公共交通が更に安全かつスムーズに運行できるようになります。</p> <p>そのため、市の道路・都市計画関連部局や周辺市町村とも連携しつつ、東京都に対して継続的に整備の働きかけを行っていきます。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、タクシー、デマンド型交通*					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	都への働きかけ（計画期間を通じ、継続的に実施）					

【目標3】 施策1－事業②		市道の整備の推進					
実施内容	<p>市が管理する道路（市道）には、道幅の狭い道路が多くあります。そこで、市の道路・都市計画関連部局、交通事業者とも連携し、バス、タクシー、デマンド型交通*などが通る道路を中心に、拡幅などの整備を推進します。</p> <p>また、区間全体の拡幅が困難な場合、必要に応じて、車両の行き違いをするための待避所の整備を検討します。</p>						
対象モード	路線バス、るのバス、タクシー、デマンド型交通*						
対象エリア	市全域						
実施主体	市						
連携する主体	交通事業者						
対象者	市民						
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期	
							



路線名	始点	終点	計画延長	路線名	始点	終点	計画延長
秋1-3-1号首都圏中央連絡道路	あきる野市牛沼	あきる野市養生	約5,380m	秋3-4-13号引田平井線	あきる野市引田	日の出町平井	約1,600m
秋3-2-11号秋川北口線	あきる野市油平	あきる野市二宮	約580m	秋3-4-14号八竜狩宿線	あきる野市山田	日の出町平井	約1,810m
秋3-2-17号牛沼線	あきる野市牛沼	あきる野市牛沼	約220m	秋3-4-16号秋川南北線	あきる野市雨間	あきる野市草花	約1,800m
秋3-3-3号新五日市街道線	福生市南田園	あきる野市小中野	約11,190m	秋3-4-18号武蔵引田駅北口線	あきる野市引田	あきる野市引田	約300m
秋3-3-4号森山平沢線	福生市北田園	あきる野市平沢	約1,220m	秋3-5-2号伊奈初後線	あきる野市伊奈	あきる野市三内	約2,520m
秋3-3-9号小川草花線	あきる野市小川	あきる野市草花	約4,570m	秋3-5-7号籠谷狩宿線	あきる野市籠谷	日の出町平井	約3,750m
秋3-4-1号雨間早道場線	あきる野市雨間	あきる野市雨間	約170m	秋3-5-12号油平平井線	あきる野市油平	日の出町平井	約1,720m
秋3-4-5号平沢平井線	あきる野市平沢	日の出町平井	約3,580m	秋3-5-15号二宮東西線	あきる野市二宮	あきる野市二宮	約1,000m
秋3-4-6号福生狩宿線	あきる野市草花	日の出町平井	約5,770m	秋7-5-1号雨間東西線	あきる野市雨間	あきる野市雨間	約990m
秋3-4-10号雨間二宮線	あきる野市雨間	あきる野市二宮	約590m	秋8-7-1号秋川駅南北線	あきる野市油平	あきる野市油平	約90m

図 5-15 あきる野市の都市計画道路網

2) 【施策2】安全・安心な公共交通利用環境の構築

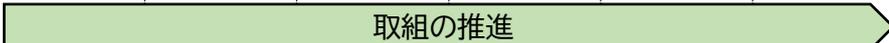
(1) 概要

市民にとって安全・安心な公共交通の利用環境を構築するために、路線バスやるのバス利用時の安全性の向上やバリアフリー化を推進します。

(2) 事業

【目標3】 施策2－事業①	バス待ち環境の安全性の向上					
実施内容	<p>バスを利用する際に、停留所でバスを安全かつ快適に待つことができる環境は重要です。</p> <p>そのため、停留所のベンチや上屋の整備・改善などについて、乗降者の多いバス停等の基準を設定して効率的・効果的な整備に向けた検討を行います。</p> <p>また、安全にバスを待つためには、停留所周辺の道路の状況も重要です。そのため、道幅が狭い道路の拡幅や歩道の整備についても、道路管理者等と連携しつつ推進します。(目標3「施策1 道路網の整備の推進」参照)</p>					
対象モード	路線バス、るのバス					
対象エリア	各バス停留所					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	道路管理者、交通管理者(警察)					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
						

【目標3】 施策2-事業②	交通関連施設のバリアフリー化の推進							
実施内容	<p>市内の交通施設を誰もが使いやすくし、高齢者、障がい者、子育て世代等の社会参加を促進するため、鉄道駅、駅前広場、主要なバス停留所などのバリアフリー化を引き続き進めるとともに、これらの施設の設備を適切に維持管理します。</p> <p>具体的には、現在事業中の武蔵引田駅の土地区画整理事業*、新たに整備する東秋留駅の折り返し場整備事業の実施に当たり、バリアフリーの観点を中心に考慮します。</p> <p>また、既存の施設に対しては、バリアフリー化の整備・改修を行う際には、バリアフリー化の必要性の高い施設や緊急性の高い施設から優先的・計画的に進めます。</p> <p>なお、その際は、高齢者、障がい者、子育て世代、その他市民の施設の利用状況、問題点、課題点、要望などを十分に把握するため、市内の社会福祉協議会、障がい者団体など、各種の関連組織とも連携しながら進めます。</p>							
対象モード	JR五日市線、路線バス、るのバスなど							
対象エリア	市全域							
実施主体	市、交通事業者							
連携する主体	社会福祉協議会、障がい者団体など、各種関連組織							
対象者	高齢者、障がい者を中心とした市民							
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期		

【目標3】 施策2-事業③	「心のバリアフリー」についての取組の推進					
実施内容	<p>「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う※」という「心のバリアフリー」を実現するために、心のバリアフリーに関する取組について、行政、交通事業者、市民がそれぞれの立場から協力し、進めていきます。</p> <p>具体的に、行政は、市民や事業者による取組が促進されるように、バリアフリーに関する幅広い情報提供やバリアフリー教育、高齢者や障がい者等との交流機会の充実、職員に対する障がい者理解の周知・啓発を図ります。</p> <p>日常的に高齢者や障がい者等と接する機会の多い事業者は、利用者とのコミュニケーションや社員教育などの機会を通じ、利用者の立場でサービスのあり方を考え、着実に実践していくように、普及啓発を推進します。</p> <p>また、市民一人ひとりが、高齢者や障がい者を含めた人々の多様性を理解し、特性に応じた配慮があることに気づき、日々の生活の中でお互いに思いやりのある行動を着実に実践できるように、普及啓発を推進します。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	社会福祉協議会、障がい者団体					
対象者	市民、交通事業者の従業員、市役所職員					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
						

※「ユニバーサルデザイン2020 行動計画（2017年2月 ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議決定）」より。

（参考事例1）あきる野市だれでもスポーツ体験教室（あきる野市教育委員会）

市では、障がい者が進んでスポーツに取り組める環境を整えることで、障がい者の運動機会の増加を図り、障害の有無に関わらず、障がい者と健常者がともに活動することで、ともにスポーツを楽しみ、気軽にスポーツに参加できることの喜びを持てる取組を進めています。

これらの活動を通じて、障がいに対する理解を深め、偏見や差別のない、互いに支え合う社会の実現にも寄与することが期待されます。

3) 【施策3】新技術の導入可能性の検討

(1) 概要

環境問題や人手不足など、公共交通が抱える問題の解決に資する新技術の動向を注視し、安全性や費用対効果なども考慮の上、市の公共交通体系への導入可能性を検討します。

(2) 事業

【目標3】 施策3－事業①	環境性能に優れた車両の導入					
実施内容	<p>今後、市内の公共交通機関（路線バス、るのバス、デマンド型交通*など）に新しい車両を導入する際は、環境への配慮、利用者の快適性と安全性、運行効率と経済性、バリアフリー対応などの点を総合的に考慮して選定します。</p> <p>特に、環境性能に優れた車両を選定することは重要です。環境に配慮した車両の例としては、ハイブリッド車（ガソリンと電気の両方を使う車）、電気自動車（EV*）、燃料電池車（水素を使って走る車）などがあり、これらの車両は、従来のガソリン車に比べてCO₂（二酸化炭素）の排出量を減らすことができます。</p> <p>ただし、導入に当たっては、環境性能だけでなく、上記の全ての要素を考慮し、市民にとって最適な選択をしていきます。</p>					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通*					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
	車両の導入に向けた検討・導入の実施					



図 5-16 西東京バス ハイブリッドバス（左）／るのバス EV*バス（右）

出典：西東京ホームページ、あきる野市ホームページ

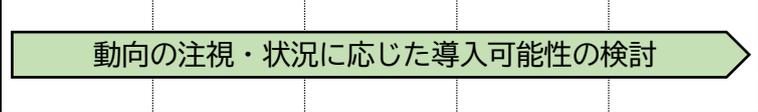
【目標3】 施策3－事業②	公共交通に関わる技術開発の動向の注視					
実施内容	<p>鉄道、バス、タクシーなどの公共交通サービスを提供する業界では、今後更にドライバー等の不足が深刻になることが予想されています。</p> <p>一方で、ドライバー等の不足に対して技術開発が進んでいます。例えば、自動車の自動運転技術*は、令和6（2024）年4月の道路交通法の改正により、一定の条件下で完全無人走行（レベル4）が可能になりました。</p> <p>市では、公共交通サービスの維持・確保を図るため、自動車の自動運転技術*をはじめ、公共交通に関わる新たなサービスの開発状況や普及状況、国や東京都が進める関連制度の動向などを注視し、状況に応じて市内の公共交通への導入可能性を検討します。</p>					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	-					
対象者	市民、交通事業の従事者					
工程	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	中・長期
						<div style="border: 1px dashed gray; padding: 2px;"> 状況に応じた導入の検討・実施 </div>



図 5-17 自動運転バスの例（左）／空飛ぶクルマの例（右）

出典：自動運転バスの例：羽田イノベーションシティホームページ、空飛ぶクルマの例：東京都都市整備局ホームページ

第4節 施策の展開イメージ

本節では、本計画の目標達成に向けて施策を実施した際の、本計画の最終年次である令和12（2030）年度末の本市の将来イメージを、「鉄道駅と駅前広場」と「山間部と観光地」の2種類のイラストに表しました。なお、これらのイラストで示している施策は、特定の地域に導入することを意図したものではなく、地域の状況に応じて本市に広く展開されることを想定しています。

1) 「鉄道駅と駅前広場」の将来イメージ

①児童・生徒への働きかけにより、公共交通に対する理解と興味関心が深められるとともに、利用マナーを守る意識の醸成も図られています。
 【目標2】 施策1-事業③など

②バスやタクシーの乗り場は、上屋やベンチの設置のほか、点字ブロックの敷設等により、待合の快適性やバリアフリーに配慮されています。
 【目標3】 施策2-事業①など

③駅前のバス・タクシー乗り場は、乗入れ環境の整備や運行ダイヤの工夫等により、多様な交通手段を乗り継ぎしやすくなっています。また、送迎車や自家用車等の乗入れがある中で、安全性を担保しながら、公共交通と共存できるように配慮されています。
 【目標1】 施策1-事業②など

④バスやデマンド型交通*など、地域特性に応じた交通手段で、不自由なく移動できます。
 【目標1】 施策1-事業①など

⑤スマートフォンやデジタルサイネージ等の活用により、公共交通の情報をいつでもどこでもスムーズに入手できます。
 【目標1】 施策3-事業③など

⑥市のイベント等で、車両展示や乗車体験などの広報活動を通じて、公共交通の利用方法や魅力を直接体験できます。
 【目標2】 施策1-事業③など

⑦子育て世代への利用支援等を通じて、子育てしやすいまちづくりの実現に寄与します。
 【目標2】 施策2-事業③など

⑧行政、交通事業者及び市民がそれぞれの立場から、高齢者や障がい者に思いやりを持って接しています。
 【目標3】 施策2-事業③など

*イラストの左右の吹出しは、将来イメージについて解説するとともに、本章において主に対応している目標、施策及び事業の項目番号を示しています。

2) 「山間部と観光地」の将来イメージ



図 5-18 山間部と観光地の将来イメージ

※イラストの左右の吹出しは、将来イメージについて解説するとともに、本章において主に対応している目標、施策及び事業の項目番号を示しています。



第6章

計画の推進体制と評価方法



第6章では、計画を推進するための体制と評価方法について説明します。計画の進捗を適切に管理し、評価するための仕組みについて示します。

第6章 計画の推進体制と評価方法

第1節 計画の推進体制

1. 進行管理の方針

本計画では、計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」の仕組みであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。

進行管理は、定期的に施策・事業の進捗状況を踏まえ、計画の目標を基に設定した指標等により評価を行います。

2. 進行管理体制

本計画に位置付けた各事業の実施主体が取組を進めるのと並行して、市は事業の進捗状況や評価指標に関するデータを収集するとともに、必要に応じてアンケート調査等を実施し、動向を把握します。

さらに、目標の達成状況の評価と施策・事業の進捗管理については、「あきる野市地域公共交通協議会」から意見を頂きながら、各年度を取組や各施策の課題について精査する等、PDCAサイクルに基づき本計画の進行管理を着実に実施します。

3. 計画の見直し

本計画の最終年次である令和12（2030）年度末を目途に、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行った上で、計画全体の見直しを行います。

なお、計画期間内においても、関係する事業の進捗状況や社会情勢などを注視し、必要な場合には見直しを行います。

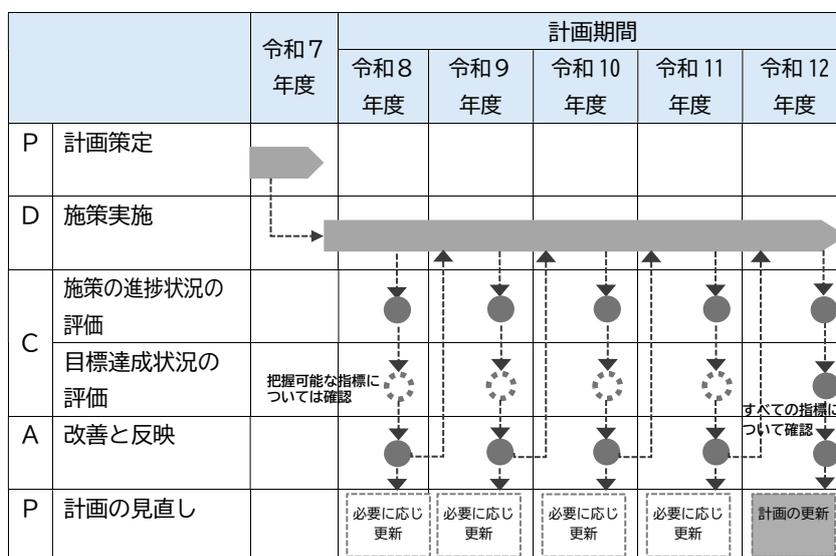


図 6-1 PDCA のイメージ

第2節 計画の達成状況の評価方法

1. 指標と目標値

国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版」では、評価指標について以下のように記載されています。

- ・「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。
- ・数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。分かりやすさにも留意が必要です。
- ・モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を考えてみましょう。

この手引きを踏まえるとともに、本計画の目標や本市の公共交通の状況に基づき、目標の達成状況の評価するための評価指標を次ページの表のように設定しました。

※各指標の定義及び現状値と目標値の算出方法は、資料編に示します。

表 6-1 目標の達成状況の評価するための評価指標

No.	目標	指標区分	指標	現状値		目標値 (令和12年度)	
				年度	数値		
1	【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築	標準	JR五日市線、路線バス、るのバス、 デマンド型交通の1日当たりの利用者数 (デマンド型交通は、利用回数を利用者数とみなす)	令和5年度	JR五日市線：20,112人/日	JR五日市線：現状維持	
				令和6年度	路線バス：8,790.9人/日 るのバス：257.1人/日 デマンド型交通：16.6人/日	路線バス：現状維持 るのバス：300人/日 デマンド型交通：25.0人/日	
			るのバス、デマンド型交通の収支率	令和5年度	るのバス：8.85% (バス購入費分を除いた場合：14.35%) デマンド型交通：6.35%	るのバス：10.85% (バス購入費分を除いた場合：16.35%) デマンド型交通：8.35% (現状値+2ポイント)	
		3		路線バス、るのバス、デマンド型交通等への公的資金投入額 (総額、利用1回当たり)	令和5年度	(総額) 88,280,727円	(総額) 86,515,112円 (現状値の2ポイント改善)
						(利用1回当たり) 路線バス(補助対象)：59円 るのバス：702円 デマンド型交通：2,915円	(利用1回当たり) 路線バス(補助対象)：58円 るのバス：688円 デマンド型交通：2,857円 (現状値の2ポイント改善)
		4	選択	JR五日市線とバス(路線バス、るのバス)の接続便数、接続率	令和6年度	接続便数：367便/日 接続率：76.1%	接続便数：400便/日 接続率：83.0%
		5		地域公共交通のカバー率(人口割合)	令和6年度	89.6% (対象：JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通、盆堀地域交通対策事業対象地域)	90.1% (対象：JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー利用助成対象地域)
		6	推奨	地域公共交通に関する総合的な満足度	令和6年度	7.3%	12.0%
7		個別の交通手段に対する満足度	令和3年度	JR五日市線：22.9% 路線バス：24.2% るのバス：18.8% デマンド型交通：-	JR五日市線：25.5% 路線バス：26.5% るのバス：24.0% デマンド型交通：20.0%		
8		地域公共交通のソフト面(ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など)の分かりやすさに関する満足度	-	(現状値無し) ※1	25.0% ※2		
9	【目標2】 公共交通と市民等との接点強化	推奨	市民のるのバスとデマンド型交通に対する認知度	令和4年度	るのバス：65.3% デマンド型交通：28.3%	るのバス：70.0% デマンド型交通：40.0%	
10			市ホームページへのアクセス数 (地域公共交通に対する関心度)	令和6年度	31,132件/年	38,915件/年 (現状値の125%)	
11		選択	観光地を運行する路線バスシステムの1日当たり利用者数	令和6年度	対象システムの合計：1,314.3人/日	1,445.8人/日 (現状値の110%)	
12		移動と観光施設利用を組み合わせたプランの導入件数	令和6年度	0件/年	1件/年		
13	【目標3】 公共交通を支える環境等の底上げ	推奨	地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度	-	(現状値無し) ※1	25.0% ※2	
14			地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度	-	(現状値無し) ※1	25.0% ※2	
15			二酸化炭素排出量の削減	平成25年度	市全体：329.1千t-CO2	市全体：169.0千t-CO2 (基準年度比48.6%削減)	

※1：現状値がない指標は、計画策定後、アンケート調査を実施するなどして動向を把握します。

※2：現状値がない指標の目標値は、No.7「個別の交通手段に対する満足度」の目標値と同程度に設定しています。



資料編



- ・資料1 計画の策定経緯
- ・資料2 地域公共交通に関連する法律の改正等
- ・資料3 公共交通空白地域対策等に対する意見の把握
- ・資料4 指標の定義と算出方法
- ・資料5 用語解説

資料1 計画の策定経緯

1. 協議・策定経緯

年度	年月日	内容
令和5年度	令和5年 7月25日	第1回あきる野市地域公共交通協議会 あきる野市における公共交通対策の取組について 東秋留駅前の新規免許区間運行計画（案） 公共交通実証実験（るのバス増発・増便、デマンド型交通）について
	令和5年 12月4日	第2回あきる野市地域公共交通協議会 公共交通実証実験の進捗状況等について 【講演】地域公共交通計画策定に向けて
	令和5年 12月25日	第3回あきる野市地域公共交通協議会 公共交通実証実験の進捗状況等について 地域公共交通計画の策定（あきる野市における公共交通の現状） 公共交通実証実験の今後の展開について
令和6年度	令和6年 7月26日	令和6年度第1回あきる野市地域公共交通協議会 あきる野市地域公共交通協議会運賃協議分科会の設置について 公共交通実証実験の進捗状況等について 地域公共交通計画の策定について
	令和6年 10月1日	令和6年度第2回あきる野市地域公共交通協議会 公共交通実証実験の進捗状況等について 地域公共交通計画の策定について 公共交通実証実験等の当面の方向性について
	令和7年 2月21日	令和6年度第4回あきる野市地域公共交通協議会 公共交通実証実験の進捗状況等について デマンド型交通「チョイソコあきる野」の本格運行について あきる野市地域公共交通計画の策定について るのバス運行ルートの再編について
令和7年度	令和7年 6月4日	令和7年度第1回あきる野市地域公共交通協議会 あきる野市地域公共交通計画の策定について
	令和7年 7月28日	令和7年度第2回あきる野市地域公共交通協議会
	令和7年 ●月●日	令和7年度第3回あきる野市地域公共交通協議会

※あきる野市地域公共交通協議会の議事等のうち、地域公共交通計画の策定に関わる議事等を太字で示しています。

2. 協議体制（あきる野市地域公共交通協議会委員）

区分	所属・役職等	氏名	備考
学識経験者	東京都立大学都市環境学部教授	小根山 裕之	
地域公共交通の利用者である市民の代表	公募市民	高野 喜一	
		竹之内 正雄	
		宮本 由美子	
鉄道事業者の代表	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社企画総務部経営戦略ユニット マネージャー	倉科 大地	
一般旅客自動車運送事業者の代表	西東京バス株式会社 取締役営業部部長	黒田 誠	
	横川観光株式会社 代表取締役社長	山口 和彦	
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	米澤 暁裕 富樫 秀樹	～R6. 5. 31 R6. 6. 1～
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表	西東京バス労働組合 執行委員長	黒山 一成	
福祉関係者	社会福祉法人あきる野市社会福祉協議会 生活支援課長	榊原 秀明	
警視庁の職員	警視庁五日市警察署交通課長 (旧 警視庁五日市警察署交通警備課長)	原 泰朝 堀出 光洋 藤田 泰司	～R6. 3. 31 R6. 4. 1～ R7. 4. 1～
	警視庁福生警察署交通課長	杉本 伸幸 菅原 雄二	～R7. 2. 24 R7. 2. 25～
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	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	鈴木 淳 中山 俊夫	R5. 11. 1～ R6. 4. 1～
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	鎌塚 俊充 佐藤 義尚 小林 聡	～R6. 3. 31 R6. 4. 1～ R7. 4. 1～
東京都西多摩建設事務所長又はその指名する者	東京都建設局西多摩建設事務所 管理課長	高橋 伸子 犬竹 幹人	～R7. 3. 31 R7. 4. 1～
市職員	あきる野市総務部長	大久保 丈治 渡邊 浩二	～R6. 3. 31 R6. 4. 1～
	あきる野市健康福祉部長	山田 参生	
	あきる野市都市整備部長	有馬 哲司	

※あきる野市地域公共交通協議会設置要綱第3条に基づく選出区分の順で記載

3. パブリックコメントの実施状況

※パブリックコメント実施後、実施概要、意見要旨
と、意見に対する市の考え方について記載

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

1) 法律の概要

少子高齢化の進展や、地域公共交通の維持困難などにより、地域公共交通の活性化及び再生の推進が重要であることを背景に、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組と、創意工夫を推進するために制定されました。

2) 改正のポイント

(1) 令和2年(2020年)改正のポイント

地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成の努力義務化
(従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源の計画への位置付け(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバスなど)等)

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底

(2) 令和5年(2023年)改正のポイント

【背景・必要性】

あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

【法改正の概要】

地域の関係者の連携と協働の促進

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体などの「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

1) 法律の概要

公共性の高い建造物や、公共交通機関の旅客施設や車両等へのバリアフリーに資する措置を講ずることで、高齢者、障害者などの施設の利用や移動の利便性、安全性の向上の促進を図ることなどを目的として制定されました（通称：バリアフリー法）。

第五条に地方公共団体の責務として、「地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」と定められています。

2) 改正のポイント（地域公共交通関連）

2020年（令和2年）6月と2021年（令和3年）4月に、それぞれ改正法が施行されました（改正バリアフリー法）。そのうち、地域公共交通に関連する主なポイントを以下に示しています。

公共交通事業者等施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準遵守義務の創設
（車椅子使用者用スロープ板の適切な操作、明るさの確保など）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供など）移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設

国民に向けた広報啓発の取組推進

- 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進
 - ・国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
 - ・公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- バス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を、バリアフリー基準適合義務の対象に追加

3. 外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律

1) 法律の概要

法律（通称：国際観光振興法）の一部改正（平成30年（2018年）4月公布）において、公共交通事業者等に努力義務として課されていた多言語による情報提供促進措置が拡充され、Wi-Fi整備、トイレの洋式化など、幅広いニーズへの対応を促す観点から、新たに外国人観光旅客利便増進措置が定められました。

これに伴い、改正法の施行にあわせて基準（観光庁長官告示）が施行され、ガイドラインが平成30年10月に公表されました。

2) 外国人観光旅客利便増進措置に関する基準及びガイドラインのポイント

公共交通事業者等が今後達成すべきと考えられるサービス水準を明確化（基準・ガイドライン）

- 公共交通機関の円滑な利用に必要な情報の外国語等での提供
- 運行の遅延、休止等に関する最新の情報の外国語等での迅速な提供
- インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置（公衆無線LAN等を利用した情報の閲覧を可能とする環境の整備）
- 座便式の水洗便所の設置
- クレジットカード支払が可能な券売機等の設置（長距離又は優等の乗車船券）
- 交通系ICカード利用環境の整備（鉄軌道駅、鉄軌道車両、乗合バス車両など）
- 荷物置き場の設置（長距離の利用が見込まれる又は空港への直接のアクセスに利用される鉄軌道車両）
- 外国人観光旅客がウェブサイト等により予約可能な環境の整備（座席等指定券及び企画乗車船券）

上記以外の事項について、望ましい取組の方向性を明示（ガイドライン）

- ナンバリングの整備
- 多言語対応券売機の設置
- 企画乗車船券の造成
- 観光案内所の整備
- 荷物を持たずに旅行できる環境の整備
- 自転車の利用者への対応
- 多様な文化・生活習慣を有する外国人観光旅客への対応



図 1 可変式情報表示装置の情報提供例

出典：公共交通機関における外国人観光旅客利便増進措置ガイドライン（観光庁、平成30年10月）

資料3 公共交通空白地域対策等に対する意見の把握

公共交通空白地域に対する実証実験による地域住民の生活の変化や実証実験の有効性、課題などを検証することを目的として、対象区域にお住まいの方へアンケート調査を実施しました。それぞれの実証実験について、調査結果の概要を示します。

1. 公共交通実証実験（タクシー利用補助）に関する地域住民アンケート調査

1) 調査概要

○調査方法

・ 深沢区域の補助対象者 43 人への郵送配布・郵送回収

※ご夫婦など1世帯に補助対象者が2名以上いる場合でも、運転免許保有有無等により利用状況や感想などが異なると考えられることから、個別の調査としました。

○調査時期

・ 令和2年1月30日（木）発送

・ 令和2年2月10日（月）回答（投函）締切

○回収状況

表 1 回収状況

配布数 (A)	回収数 (B)	回収率 (B/A)
43	38	88.4%

2) 調査結果（一部抜粋）

(1) 補助券を使わなかった理由

（前問で、タクシー代補助券を「2. 使わなかった」とお答えの方にお尋ねします。）お使いにならなかった理由は何ですか（特にあてはまるものを3つまで○）。

1. 自家用車による外出の方が便利だから
2. 補助を使っても自己負担を伴うから
3. タクシーを呼ぶのが面倒だから
4. 利用したいと思ったとき、（あきる野市内で）対象タクシーが捉まらなかったから
5. 家族が送迎してくれるから
6. 健康のため歩くことにしているから
7. その他

○意見の傾向

「使わなかった」の理由として最も多かった回答は、「自家用車による外出の方が便利だから」で、64.7%となっています。

以下、「タクシーを呼ぶのが面倒だから」（29.4%）、「補助を使っても自己負担を伴うから」「家族が送迎してくれるから」（ともに 23.5%）までが2割を超える回答となっています。

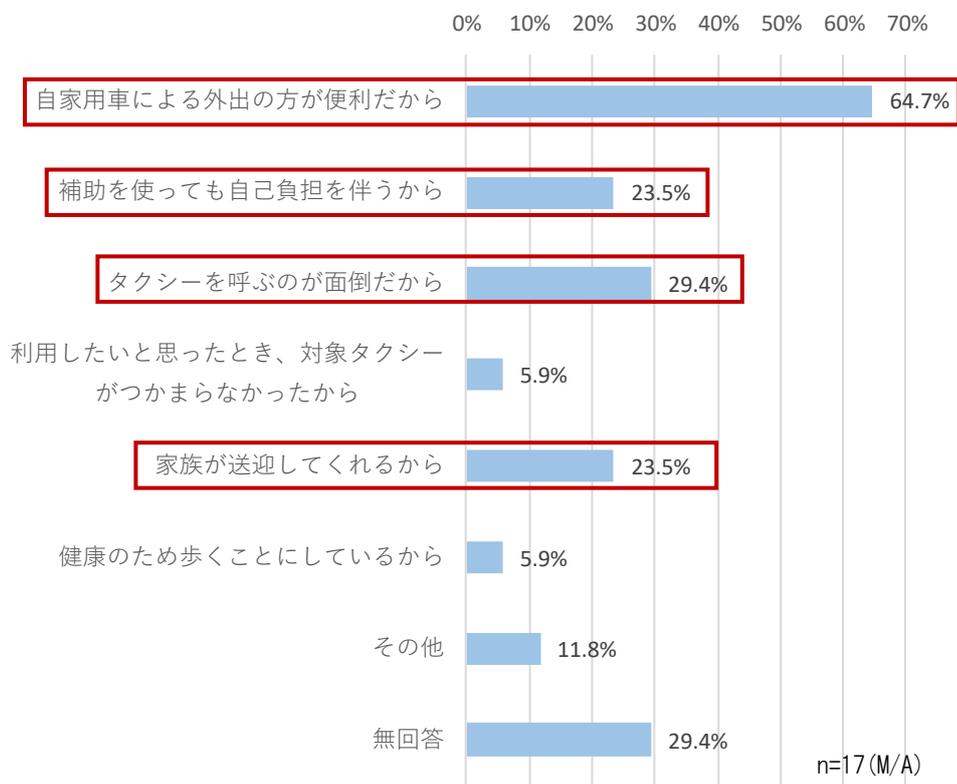


図 2 補助券を利用しなかった理由

(2) タクシー代補助券の有効性や課題

今回のようなタクシー代の補助は、深沢区域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。

- | | | |
|------------|-----------|--------------|
| 1. とてもそう思う | 2. ややそう思う | 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 | 6. わからない |
- また、上記のように思った理由は何ですか。ご自由にお書きください。

○意見の傾向

「とてもそう思う」（18.4%）と「ややそう思う」（23.7%）を足して42.1%の方が『効果がある』と思う一方で、「あまり思わない」（10.5%）と「まったく思わない」（7.9%）を足して『効果がない』と考える方も18.4%見られ、『効果がある』と『効果がない』の比は約2：1となりました。

また、タクシー代補助を行った場合の本市全体への効果有無に関する理由を見ると、効果あり/なしや、補助券利用の有無を問わず、現状の改善ではなく、将来に対する不安や期待についての意見が見られます。

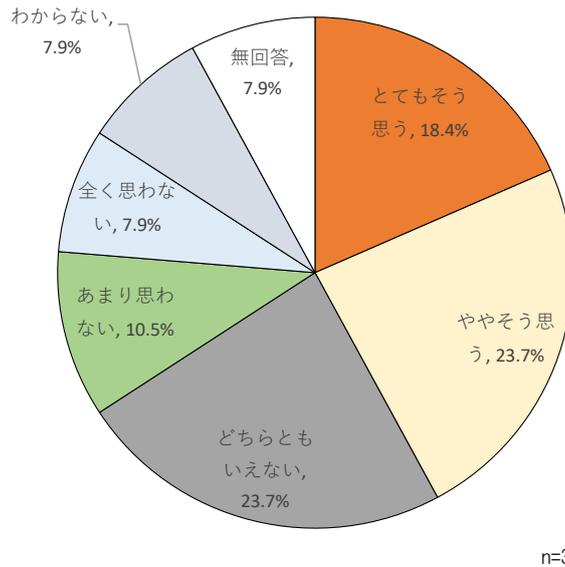


図 3 タクシー代補助によるあきる野市全体への効果

表 2 補助券利用の有無・回答別の理由（一部強調）

補助券利用 回答	補助券を使った	補助券を使わなかった
とてもそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 少しでも補助があれば家計が助かるので。 車がないと歩かなければならないから だんだん高齢化していくので将来に不安がある 	<ul style="list-style-type: none"> いずれ使う生活になると思います。半分でも補助が出ると、助かるでしょう。 今は自分で運転し移動しているので、補助券についてはわかりませんが、今後は利用する事があるかもしれません。
ややそう思う	<ul style="list-style-type: none"> まだ免許があったので、使用する機会が少なかった。 少しでも補助してもらおうと金銭的に助かる 迎えを呼ばなくてすむ この先車が乗れなくなった時を思うと！ 自分に当てはめるとまだ車で仕事、買物、通院と毎日運転しているので、後5年もすると実感すると思います。 今回の利用条件では、深沢よりの利用で必要となる「タクシー呼び出し料」を考えると、かなり負担が感じられる。ただし今後の高齢化社会では、適切な補助での「タクシー代補助」は有効かと考えます。 自分で運転できない人はありがたいと思う 	<ul style="list-style-type: none"> 72歳男 まだ自分で車運転出来ますので今の所必要なし。妻も73歳運転します。送りむかえしてくれるので必要なし。5～6年先か？必要になったときは利用したいです。 車を運転することが出来なくなった時には（現在は運転出来る）他に移動手段がないので。
どちらともいえない	<ul style="list-style-type: none"> 1回につき1枚なので負担が多い為、何枚も使えればもう少し利用できそうだと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 今の所は運転出来るが、出来なくなった時は利用すると思う。 各個人差（身体障害その他）使用不可、健全な人のみ使用可だから。
あまり思わない	<ul style="list-style-type: none"> タクシー券が1回1枚だとどうしても不足金を支払わなくてはいけない。まだ運転が出来ているので、今のうちには必要ない。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーは、最近10年間は1度も利用していません。この深沢地区で、タクシーに乗り慣れており、呼ぶのに時間的余裕があり、ある程度の金銭的余裕も有り、タクシーしか利用方法が無いと云う人は居るのでしょうか？ 1回の外出に数か所（買い物だけでも3か所くらい）次々寄ったり、病院の送迎なども時間の調整を図ったりと、自由に行きたい所。時間等制約がわずらわしい。自分のできる限り、運転したい気持ちがあるが、出来なくなったら小型のマイクロバス等を（1台増便してもらえないかもしれないので）利用したい。市の財政にとっても良いのでは？ ①しばられすぎている ②中途半端
全く思わない	<ul style="list-style-type: none"> 今自分で運転し遠出が出来るので、むしろ頂いたので使わなくてはと考えてしまう事が多かった。 自宅までの迎車料金の負担が大きい。まだ車に乗れるので必要ない。車のない人への補助額を増してほしい。 	
わからない		<ul style="list-style-type: none"> 現在は自家用車を利用出来るから

(3) 今後の改善点

今回の実証実験を振り返り、今後に向けて改善すべき点はありますか。
(当てはまるもの全てに○)。

1. 補助回数を増やしてほしい
2. 補助金額を上げてほしい
3. 1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい
4. 補助回数は今のまま(1か月あたり4枚)でよい
5. 補助金額は今のまま(1回あたり500円)でよい
6. 対応してくれるタクシー会社を増やしてほしい
7. 補助対象年齢を下げてください
8. 補助対象者を増やしてほしい
9. その他

○意見の傾向

最も指摘率が高かったのは、「1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい」で、63.2%に達しています。次いで全体での改善点指摘が高かったのは、「補助回数を増やしてほしい」「補助金額を上げてほしい」で、ともに26.3%となっています。

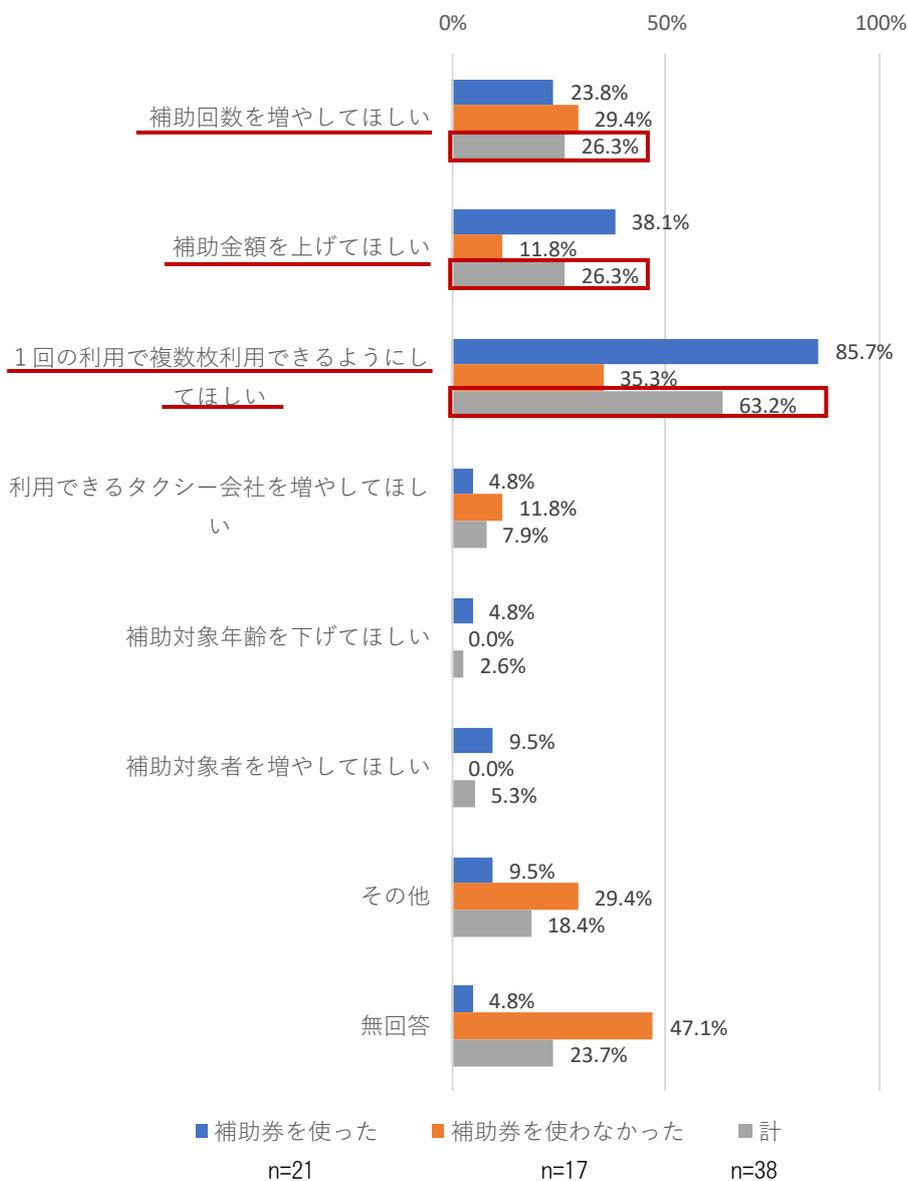


図 4 今後に向けての改善点

2. 公共交通実証実験（定時定路線型交通）に関する地域住民アンケート調査

1) 調査概要

○調査方法

- ・草花折立区域在住の全世帯（161世帯）への郵送配布・郵送回収
※各世帯で実証実験を利用した人に優先して回答を依頼しました。また、利用者がいない場合にも世帯内の1人に回答を依頼しています。

○調査時期

- ・令和3年9月2日（木）発送
- ・令和3年9月21日（火）回答（投函）締切

○回収状況

表 3 回収状況

配布数 (A)	回収数 (B)	回収率 (B/A)
161	70	43.5%

2) 調査結果（一部抜粋）

(1) 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由

（前問にて、実証実験について「一度も利用していない」「数回利用して、途中で利用しなくなった」「1回利用したが、その後は利用しなかった」とお答えの方にお尋ねします。）

実験運行を利用しなかった、または利用しなくなった理由として、次の項目はどの程度当てはまりますか。

それぞれ「1. 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. 当てはまらない」の5段階でお答えください。

○意見の傾向

実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由として、「当てはまる」「やや当てはまる」を合わせた割合が最も多かったのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」（76%）となっており、次いで「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」（約72%）となっています。

これらは、「当てはまる」の割合が突出しており、実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人の多くは、実験運行の利便性の有無よりも現状の必要性の有無を理由としているといえます。

また、「目的地に直行しないから（市役所、病院、鉄道駅など）」についても約57%となっています。

新型コロナウイルス関係では、「新型コロナウイルス感染予防のため、外出を控えているから」が約41%、「新型コロナウイルス感染予防のため、公共交通機関の利用を控えているから」が約44%となっています。

新型コロナウイルスの影響で実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人が約40%~50%存在していると考えられます。

一方、実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由として、「あまり当てはまらない」「当てはまらない」を合わせた割合が最も多かったのは、「自宅の近くにバス停がないから」(約72%)となっており、次いで「運賃がかかるから」(約70%)となっています。

停留所の位置や運賃を理由に実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人は少ないといえます。

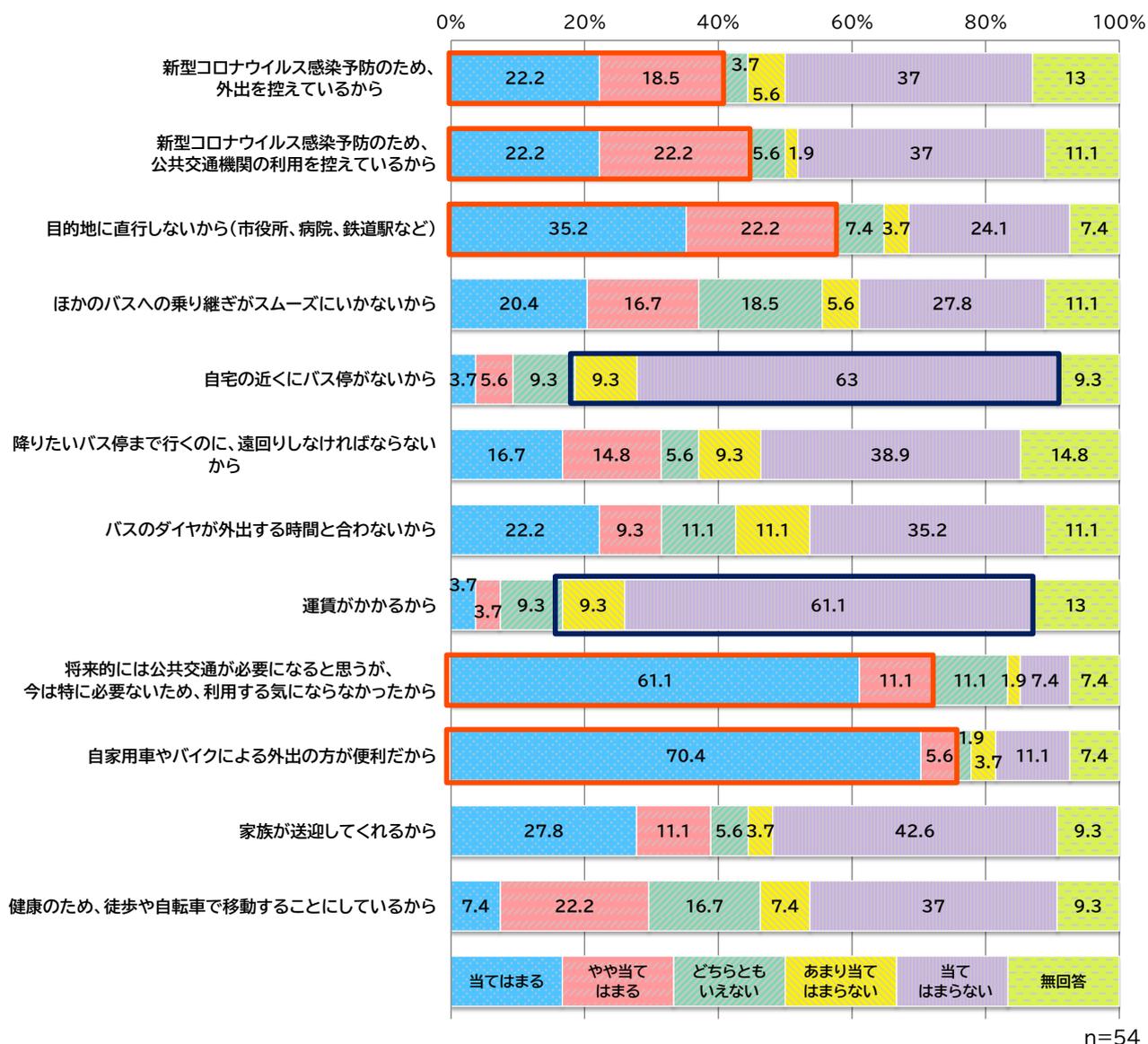


図 5 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

(2) 定時定路線型交通の有効性や課題

今回のような定時定路線型交通は、草花折立区域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。

1. とてもそう思う 2. ややそう思う 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 6. わからない
また、その理由についてもお書きください。

○意見の傾向

定時定路線型交通は効果があると思う割合（「とてもそう思う」「ややそう思う」を合わせた割合）は、約79%を占めています。そのうち、「とてもそう思う」が約59%と過半数の回答がありました。

「とてもそう思う」「ややそう思う」の理由としては、「高齢化や免許返納により必要なため」「地域の交通の便が悪いため」といった地域課題の解決を理由とした意見が多い一方、「高齢者等以外には必要なため」「サービスの見直しが必要なため」といった否定的な理由により、「ややそう思う」とランクを落として回答した人もみられます。

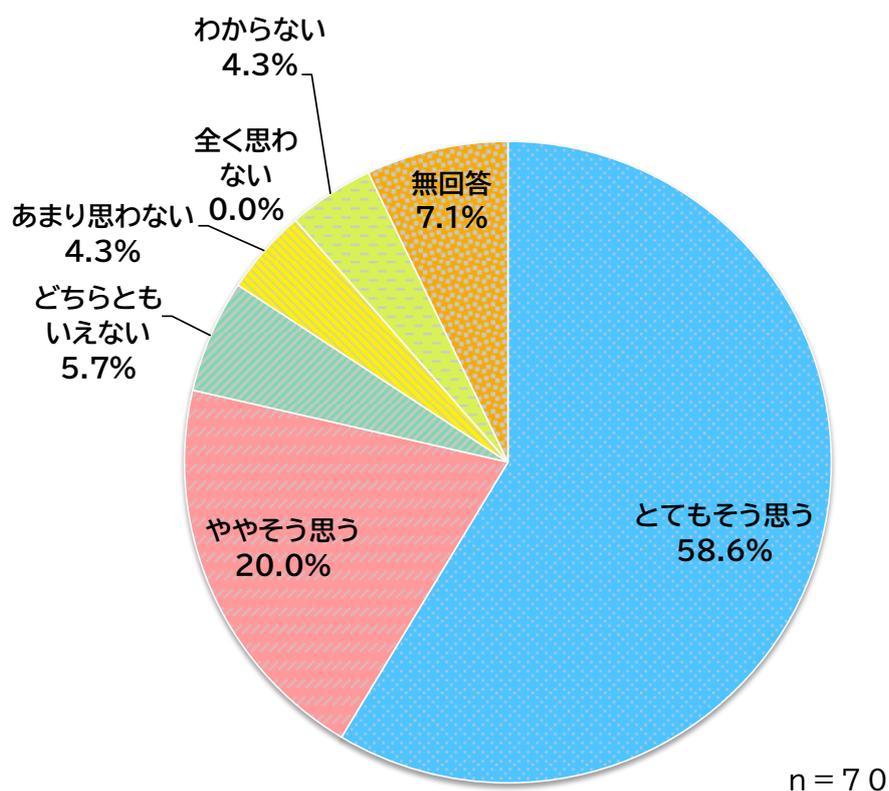


図6 定時定路線型交通の有効性

(3) 今後の改善点

今回の実験運行を振り返り、今後に向けて改善すべき点はありますか。
(当てはまるもの全てに○)

1. 便数を増やしてほしい	2. 停車場所を増やしてほしい
3. 経路を見直して欲しい	4. その他

○意見の傾向

改善すべき点として最も多いのは「経路を見直してほしい」(40%)であり、次いで「便数を増やしてほしい」が約14%、「停車場所を増やしてほしい」が約7%となっています。経路の見直しについての具体的な内容としては、新規経路や経由地等の要望のほか、両方向への運行の実施や乗り継ぎ利便性の向上等についての意見がみられます。

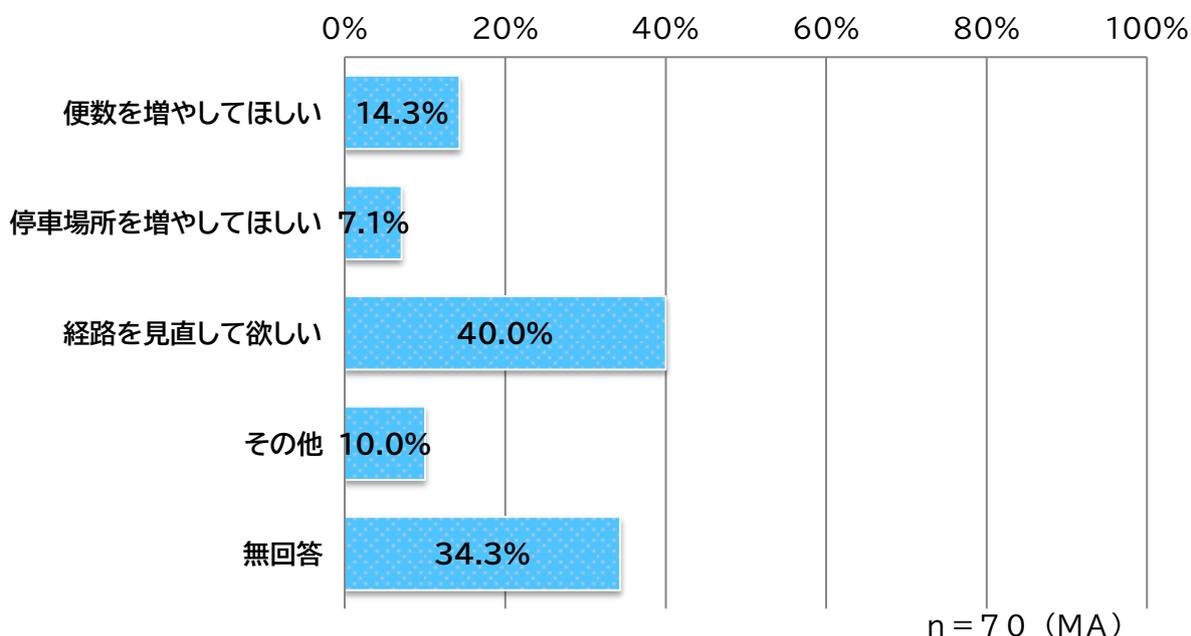


図 7 今後の改善点

3. デマンド型交通実証実験に関する地域住民アンケート調査

1) 調査概要

○調査方法

- ・利用対象地域（引田・湍上・代継地域、網代地域、野辺・小川地域、草花地域）にお住いの全世帯への郵送配布・郵送回収
 ※各世帯で実証実験を利用した人に優先して回答を依頼しました。また、利用者がいない場合にも世帯内の1人に回答を依頼しています。

○調査時期

表 4 調査時期

地域	発送	投函締切	【参考】運行開始日
引田・湍上・代継	令和5年12月13日	令和5年12月25日	令和4年3月14日
網代			令和5年4月3日
野辺・小川	令和6年1月10日	令和6年1月29日	令和5年10月2日
草花			

○回収状況

表 5 回収状況

地域	配布数	回収数	回収率
引田・湍上・代継	872	338	38.8%
網代	92	34	37.0%
野辺・小川	562	186	33.1%
草花	162	62	38.3%
全体	1,688	620	36.7%

2) 調査結果（一部抜粋）

(1) 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由

（前問にて、実証実験について「一度も利用していない」「数回利用して、途中で利用しなくなった」「1回利用したが、その後は利用していない」とお答えの方にお尋ねします。）
 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由として、次の項目はどの程度当てはまりますか。
 それぞれ「1. 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. 当てはまらない」の5段階でお答えください。

○引田・渕上・代継地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』（「当てはまる」+「やや当てはまる」）が多かったのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」で、54.3%と半数以上となっています。次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」（47.4%）、「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」（47.4%）、「家族が送迎してくれるから」（40.4%）、「健康のため、徒歩や自転車で移動することにしているから」（43.9%）なども40%以上と高い割合を占めています。

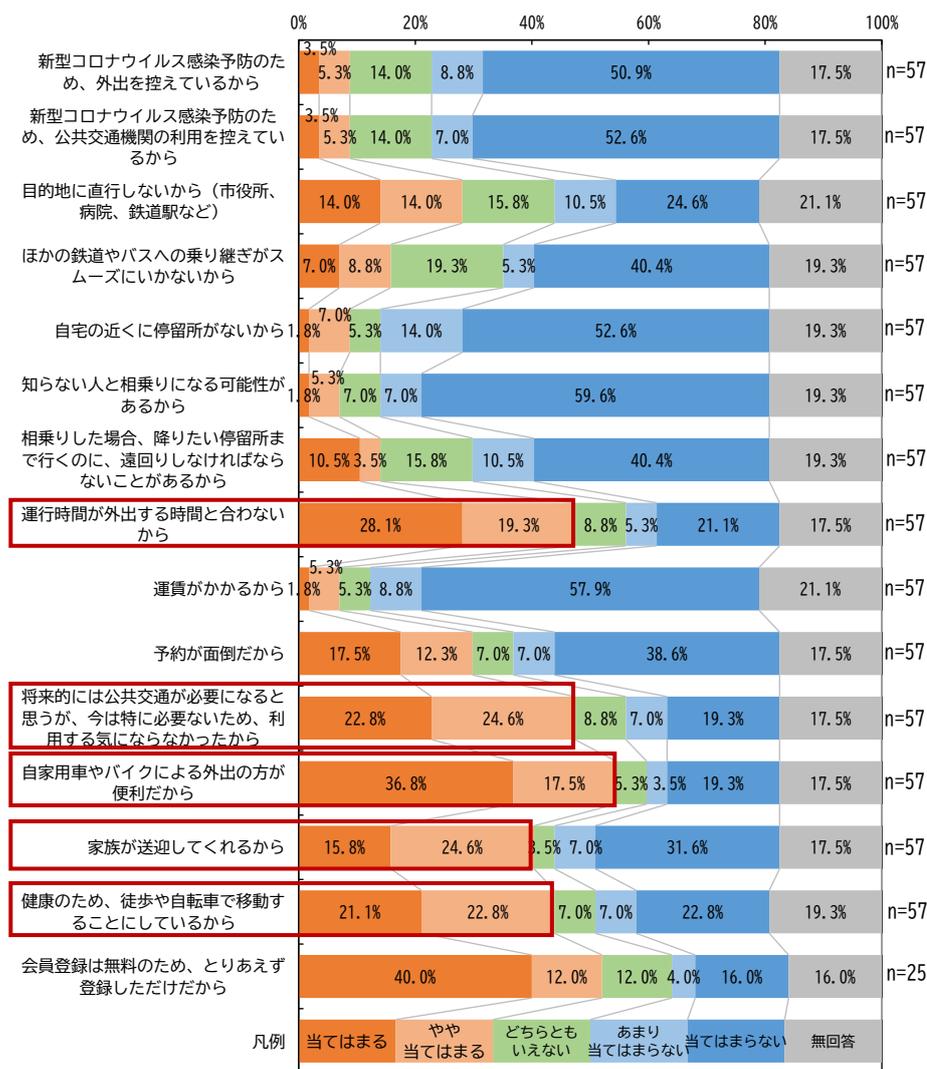


図 8 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（引田・渕上・代継地域）

○網代地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、引田・湍上・代継地域と同様に「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(53.9%)となっています。次いで「目的地に直行しないから(市役所、病院、鉄道駅など)」と「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」(同率46.2%)となっています。

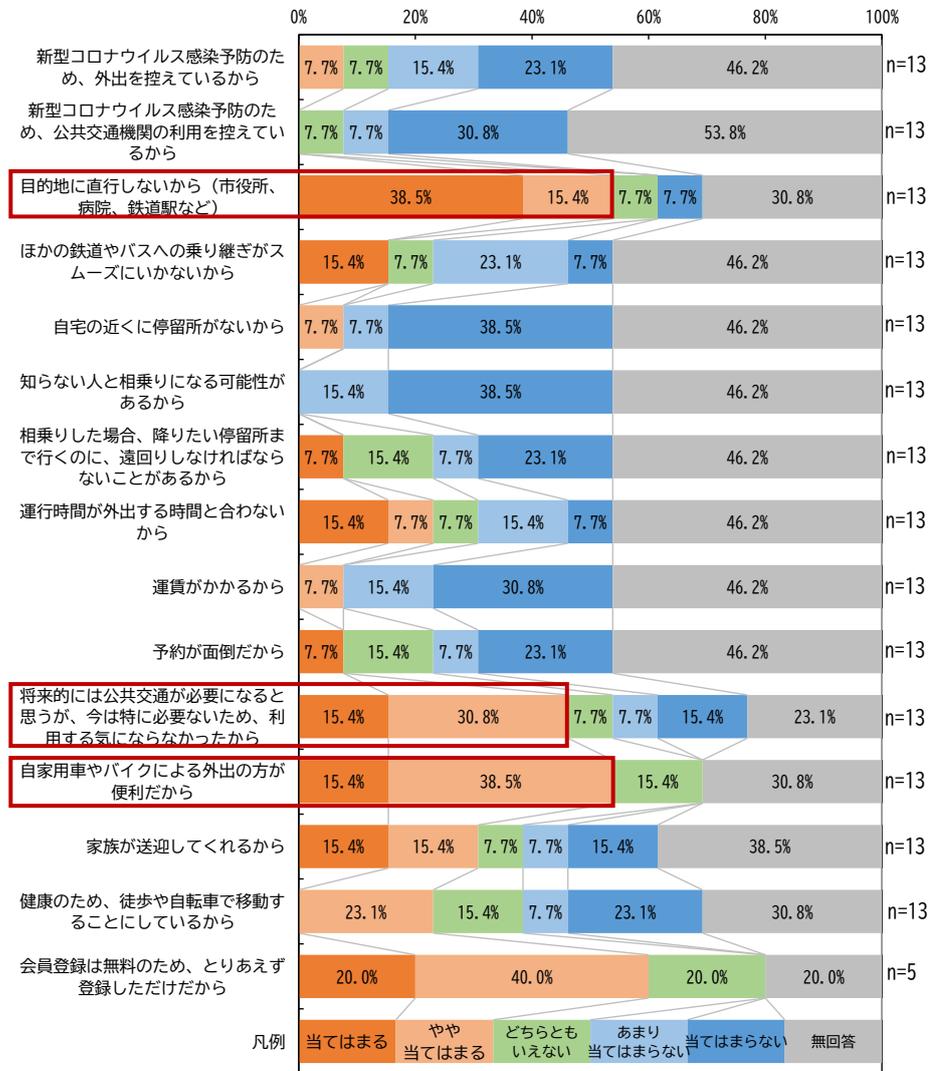


図 9 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由(網代地域)

○野辺・小川地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、「目的地に直行しないから（市役所、病院、鉄道駅など）」（33.4%）、次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」、「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」（同率 30.3%）となっています。

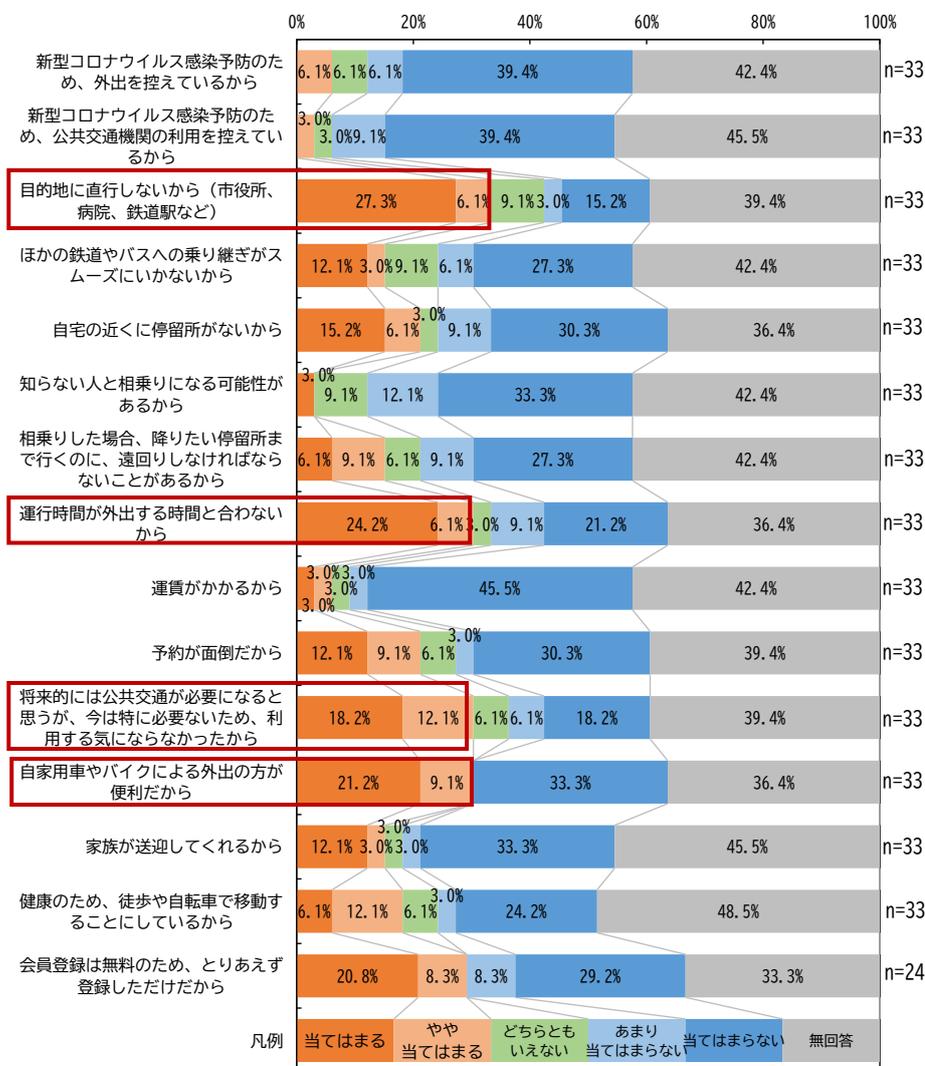


図 10 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（野辺・小川地域）

○草花地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(同率 60.0%)、次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」(40.0%)となっています。

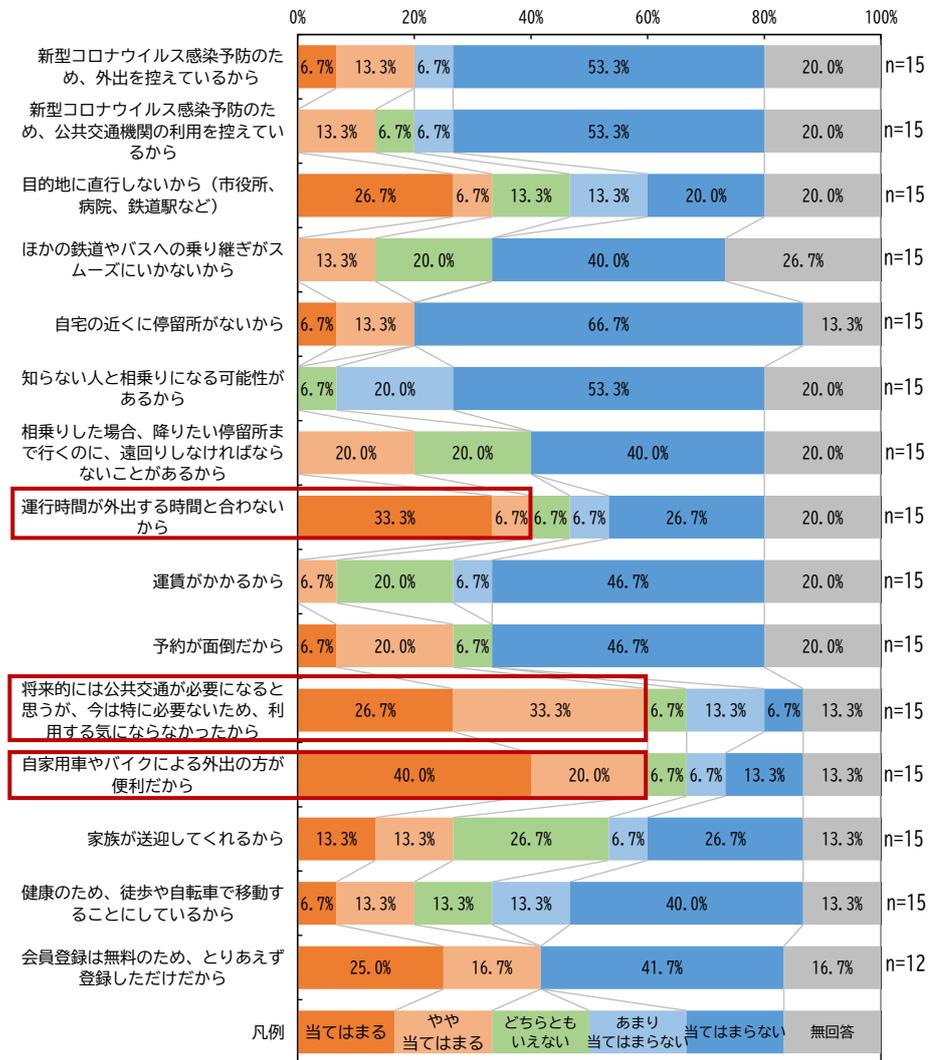


図 11 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由(草花地域)

○全体

「会員登録は無料のため、とりあえず登録しただけだから」の回答を見ると、『当てはまる』が高い割合を占める地域が多く、特に引田・瀬上・代継地域では半数以上を占めています。

また、いずれの地域においても「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要ないため、利用する気にならなかったから」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」における『当てはまる』の割合が高くなっています。

(2) デマンド型交通の有効性

今回のようなデマンド型交通は、あなたがお住まいの地域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。
また、その理由についてもお書きください。

1. とてもそう思う 2. ややそう思う 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 6. わからない

デマンド型交通の有効性については、いずれの地域においても、『そう思う』（「とてもそう思う」＋「ややそう思う」）が60%以上を占めています。特に網代地域における『そう思う』は90%以上であり、『思わない』（「あまり思わない」＋「全く思わない」）と答えた回答者はいませんでした。

また、それぞれの理由について、『そう思う』では、「免許を返納したから、自家用車を持っていないから」や「高齢者や体が不自由な方が外出をしやすくなるから」など、主に高齢者にとっての有効性を理由に挙げる意見が多く見られます。

『思わない』では、利便性に効果を感じられないという意見が多く見られます。

「どちらともいえない」では、あまり利用していないため判断できないという意見が多く見られます。

「わからない」では、そもそもチョイソコについてあまり知らないという理由が多く見られます。

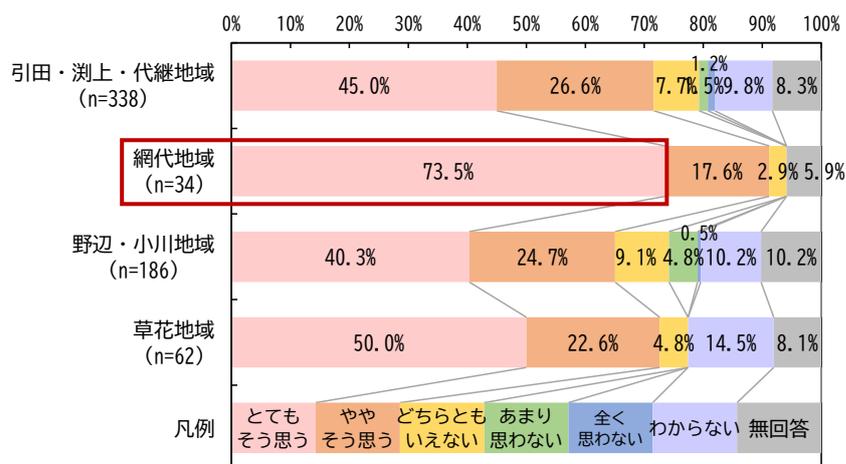


図 12 デマンド型交通の有効性

(3) 今後改善すべき点

今回の実験運行について、今後に向けて改善すべき点がありますか。(当てはまるもの全てに○)

1. 運行時間を延長してほしい
2. 土日祝日も運行してほしい
3. 今回の運行区域内で、停車場所を増やしてほしい
4. 運行区域を広げてほしい
5. その他

実験運行の改善すべき点については、いずれの地域においても「土日祝日も運行してほしい」という回答が多く、特に網代地域では58.8%と、ほかの地域よりも多い回答となっています。また、「運行時間を延長してほしい」(50.0%)、「運行区域を広げてほしい」(44.1%)という回答も、網代地域では多く見られます。

野辺・小川地域では「今の運行区域内で、停車場所を増やしてほしい」が17.2%とほかの地域よりも割合が高くなっています。

「運行時間を延長してほしい」について、具体的な開始時間では、「8時」が最も多く見られます。

なお、終了時間では、「18時」が最も多く、次いで「17時」も多く見られます。

広げて欲しい具体的な区域について、網代地域では「市役所」、野辺・小川地域では「阿伎留医療センター」という意見が多く見られます。

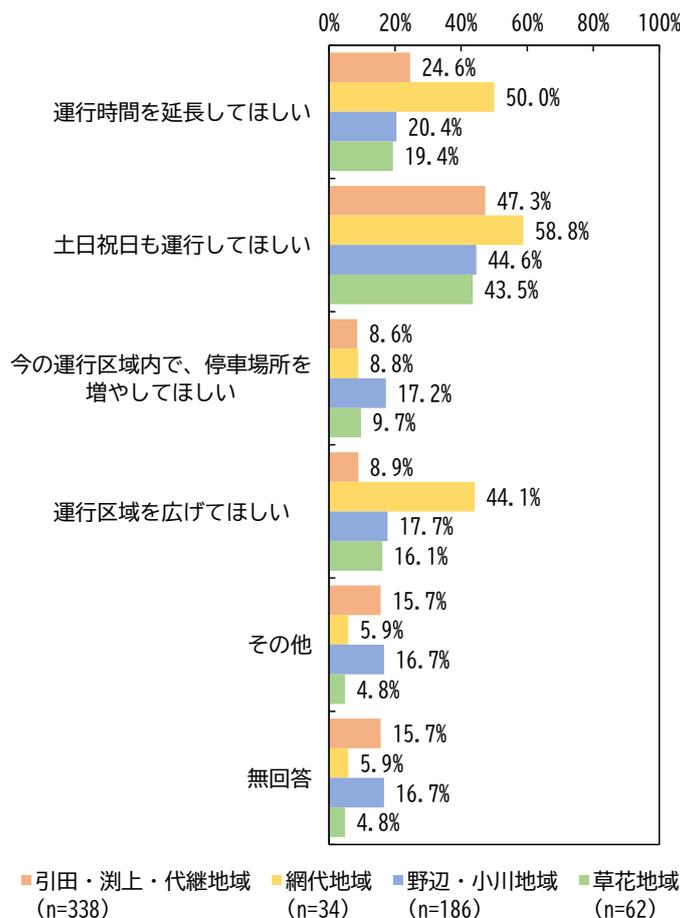


図 13 今後改善すべき点

資料4 指標の定義と算出方法

第6章「計画の推進体制と評価方法」で設定した評価指標について、各指標の定義と、現状値及び目標値の算出方法を示します。

表6 指標の定義と現状値及び目標値の算出方法

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
1	【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築	標準	JR五日市線、路線バス、るのバス、るのバス、デマンド型交通の1日当たりの利用者数	<p>【定義】市内を運行するJR五日市線、路線バス（西東京バス）、るのバス、デマンド型交通の1日当たりの利用者数を指標とします。</p> <p>①JR五日市線：市内の駅別1日平均乗車人員 ②路線バス：市内を運行する路線バス（西東京バス）の1日当たり利用者数の合計 ※集計対象：現金及びIC利用者（シルバーパス利用者は未集計） ※利用者数は系統別の合計であり、市外停留所の乗車人員を含みます。 ③るのバス：ルート別1日平均利用者数 ④デマンド型交通：1日平均利用者数 ※平均利用回数を平均利用人数とみなします。</p> <p>【算出方法】交通事業者や市が把握する利用者数のデータをもとに、各交通手段の1日当たりの利用者数を算出します。</p> <p><現状値></p> <p>①JR五日市線：20,112人/日（令和5年度） ・駅別内訳：東秋留駅（4,251人）、秋川駅（5,900人）、武蔵引田駅（3,971人）、武蔵増戸駅（2,298人）、武蔵五日市駅（3,692人） ②路線バス：8,790.9人/日（令和6年度） ③るのバス：257.1人/日（令和6年度） ・ルート別内訳：五日市→秋川（45.6人）、秋川→五日市（44.5人）、草花方面（58.7人）、小川方面（90.8人）、引田方面（17.4人） ④デマンド型交通：16.6人/日（令和6年度）</p> <p><目標値></p> <p>①JR五日市線：現状維持 ②路線バス：現状維持 ③るのバス：300人/日 ④デマンド型交通：25.0人/日</p> <p>・第2次あきる野市総合計画では、将来人口について「78,300人台の維持を目指す」としています。 （※シミュレーション結果：令和2年（2020年）80,292人に対して、令和7年（2025年）は79,588人、令和12年（2030年）は78,368人（2025年に対する2030年の人口は98.5%）） ・そのため、公共交通の利用者数は、基幹交通であるJR五日市線及び路線バスについては、本計画に基づく各種施策を着実に実施することにより現状維持を目指す一方で、市が主体的に運行に関わっているるのバス及びデマンド型交通については、サービスの一体的な見直しや利用促進策の推進により、更なる増加を目指します。</p>

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
2	【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 (続き)	標準	るのバス、 デマンド型 交通の収支 率	<p>【定義】るのバス及びデマンド型交通における、運行にかかる支出に対する収入の割合を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等）※補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めません ・支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費） <p>【算出方法】市が把握する収入額及び支出額から収支率を算出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・収支率＝収入額／支出額 <p><現状値> るのバス：8.85%（EVバス購入費分を除いた場合：14.35%）、 デマンド型交通：6.35%（令和5年度）</p> <p><目標値> るのバス：10.85%（EVバス購入費分を除いた場合：16.35%）、 デマンド型交通：8.35%（現状値＋2ポイント）</p> <p>1) 目標額の算出の考え方 公共交通の収支率の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①利用者数の増加を目指すという方針 ②人口減少傾向（2025年に対する2030年の人口は98.5%） ③運営コストの変動（燃料費、人件費等の上昇） ④公共交通サービスの質の維持・向上 <p>これらを踏まえ、収支率の目標は、現状の水準を基準としつつ、効率化や利用促進策による若干の改善を目指すことを目指します。</p> <p>2) 目標額の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のるのバス8.85%、デマンド型交通6.35%の収支率に対して、令和12年度の目標はるのバス10.85%、デマンド型交通8.35%（現状値＋2ポイント）とします。 ・この目標は、利用者数の増加と運営の効率化により、約2ポイントの改善を目指すものです。
3		標準	路線バス、 るのバス、 デマンド型 交通への公 的資金投入 額（総額、 利用1回当 たり）	<p>【定義】当該事業への公的資金投入額について、年間総額と対象交通の利用1回当たりの公的資金投入額を指標とします。</p> <p>【算出方法】利用1回当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額／年間利用回数</p> <p><現状値></p> <p>（総額）88,280,727円（令和5年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスへの補助（生活バス維持費補助金：14,356,289円）＋るのバスへの補助（①循環バス運営費補助金：47,114,000円、②あきる野市循環バス増発・増便実証実験業務委託：16,097,000円。①＋②＝63,211,000円）＋デマンド型交通への補助（デマンド型交通（チョイソコ）実証実験業務委託：10,713,438円） <p>（利用1回当たり）路線バス（補助対象）：59円（令和5年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公的資金投入額＝生活バス維持費補助金（年度決算） <p>※補助対象路線（令和5年度）：数馬線、藤倉線、上養沢線、瀬音の湯上養沢線、瀬音の湯線</p> <p>（利用1回当たり）るのバス：702円（令和5年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公的資金投入額＝循環バス運営費補助金＋循環バス増発・増便実証実験委託料（年度決算） ※令和5年度はEVバス車両購入費用を除いて算出 <p>（利用1回当たり）デマンド型交通：2,915円（令和5年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公的資金投入額＝デマンド型交通実証実験委託料（年度決算） <p style="text-align: right;">(次表へ続く)</p>

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
3	【目標1】市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築（続き）	標準	路線バス、るのバス、デマンド型交通への公的資金投入額（総額、利用1回当たり）（続き）	<p><目標値> （総額）86,515,112円（現状値の2ポイント改善） （利用1回当たり）路線バス（補助対象）：58円、るのバス：688円、デマンド型交通：2,857円（現状値の2ポイント改善）</p> <p>1) 目標額の算出の考え方 ・公的資金投入額の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。 ①収支率の改善目標 ②利用者数の維持 ③人口減少に伴う収支率への影響 ④公共交通サービスの維持・向上の必要性 ・これらを踏まえ、公的資金投入額は、収支率の改善により若干の削減を目指しつつ、サービスの質を維持するために大幅な削減は避けます。</p> <p>2) 目標額の算出 ・現状の公的資金投入額 88,280,727円に対して、令和12年度の目標は86,515,112円（88,280,727円×0.98）とします。なお、令和5年度の循環バス運営費補助金にはEV車両購入費が含まれており、目標値算出に当たってはこれを考慮します。 ・利用1回当たり公的資金投入額は、現状の路線バス（補助対象）59円、るのバス：702円、デマンド型交通：2,915円に対して、令和12年度の目標は、路線バス（補助対象）58円、るのバス：688円、デマンド型交通：2,857円とします（現状値×0.98）。 ・この目標は、<u>収支率の改善（2ポイント改善）により、公的資金投入額について、約2%の削減を目指すものです。これにより、財政負担の軽減と公共交通サービスの維持の両立を図ります。</u></p>
4		選択	JR五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続便数、接続率	<p>【定義】JR五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続が成立している便数及びその割合を指標とします。 ・接続は、鉄道とバスの乗り換え時間が4～20分の範囲にあるものとします。</p> <p>【算出方法】路線図等により路線状況を確認し、時刻表によりJR五日市線とバスの接続便数を確認し、接続率を算出します。 ・複数の鉄道便が1つのバスに接続している、または複数のバス便が1つの鉄道の接続している場合は、バスの便数で集計します。 ・鉄道が運行していない時間帯（始発前または終電後）のみ運行するバスの系統は、整理対象から除外します。 ・鉄道については、武蔵五日市方面、福生方面は問わないこととします。 ・平日のみを対象に整理します。</p> <p><現状値> 接続便数：367便/日 接続率：76.1%（令和6年度）</p> <p><目標値> 接続便数：400便/日 接続率：83.0% ・東秋留駅は、折り返し場整備に伴い18便の接続を想定します。（18便の根拠：第1回あきる野市地域公共交通協議会(R5.7.25)の資料2「東秋留駅の新規免許区間運行計画（案）」の4ページ「3 時刻表（案）」において、るのバスが東秋留駅に乗り入れた場合、全18便（9便×2回乗り入れ）を想定していることから、全便の接続を想定する。） ・6時台以降の接続していない便数（106便）のうち、東秋留駅以外の駅における便数（88便）の6分の1（15便）の接続を目標とします。 ・以上の考え方により、目標接続便数を400便（接続率82.6%）とします。（現在の接続便数（367便）+東秋留駅（18便）+その他の接続便数の6分の1（15便））</p>

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
5	【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 (続き)	選択	地域公共交通のカバー率(人口)	<p>【定義】公共交通によるカバーエリアに居住する人口割合を指標とします。 ・対象とする公共交通カバーエリアは、鉄道駅700m圏、バス停300m圏、デマンド型交通住宅地停留所300m圏、盆堀地域交通対策事業対象地域(令和6年度迄)、タクシー利用補助対象地域(令和7年度以降)とします。</p> <p>【算出方法】GISを用いてカバーエリアを算出します。</p> <p><現状値> 89.6% (令和6年度)</p> <p>・カバーエリアは①鉄道駅700m圏(令和6年3月)、②バス停300m圏(令和4年度(国土数値情報のバス停留所データ))、③デマンド型交通住宅地側停留所300m圏(令和6年3月)、④盆堀地域交通対策事業対象地域(令和6年2月)とします。 ・人口は令和2年度国勢調査のデータを用いて算出します。</p> <p><目標値> 90.1% (令和12年将来推計データの人口)</p> <p>1) 目標値の算出の考え方 ・バスやデマンド型交通の停留所は、現状値のカバーエリアの水準を維持するものとします。さらに、タクシー利用補助対象地域の盆堀・深沢地域をカバーエリアに加えます。将来的な人口減少を加味しても、現状の水準は落とさず、カバー率の着実な向上を目指します。</p> <p>2) 目標値の算出 ・カバーエリアを①鉄道駅700m圏、②バス停300m圏、③デマンド型交通住宅地側停留所300m圏、④タクシー利用補助対象地域(盆堀地域、深沢地域)とします。 ・人口は2030年(令和12年)将来推計データ(国土数値情報)を用いて算出します。</p>
6		推奨	地域公共交通に関する総合的な満足度	<p>【定義】市民アンケート調査の「問 施策の満足度・重要度について」のうち「都市整備分野：公共交通体系の整備」の満足度について「満足」または「まあ満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」「まあ満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> 7.3% (令和6年度市民アンケート調査)</p> <p><目標値> 12.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方 ・現状値は7.3%と低く、改善の余地が大きいと考えられます。利便性向上、情報提供の充実、利用促進策の実施などにより、現状よりも大幅な改善を目指します。</p> <p>2) 目標値の算出 ・5年後の地域公共交通に関する総合的な満足度の目標値は、12.0%とします。(現状値7.3%から4.7ポイントの上昇) ・着実かつ意欲的な改善を図ることにより、目標値として年平均約1ポイントの上昇を目指すものです。</p>

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
7	【目標1】 市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 (続き)	推奨	個別の交通手段に対する満足度	<p>【定義】市の公共交通に関する市民アンケート調査で、個別の交通手段に対する利便性について、「とても満足」または「やや満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、交通手段ごとに「とても満足」「やや満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> JR五日市線：22.9%、路線バス：24.2%、るのバス：18.8%、デマンド型交通：データなし（令和3年度あきる野市の公共交通に関する市民アンケート）</p> <p><目標値> JR五日市線：25.5%、路線バス：26.5%、るのバス：24.0%、デマンド型交通：20.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。 ・各交通手段の現状値を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。また公共交通全体の満足度目標（7.3%から12.0%）と整合を図ります。 ・現状値がないデマンド型交通については、他の交通手段の目標値を参考にしつつ、新規サービスとしての期待値を考慮します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR五日市線：他の交通手段と比べて高い満足度を得ているため、<u>緩やかな上昇（2.6ポイントの上昇）</u>を目指します。 ・路線バス：現状で最も高い満足度を持つ路線バスも、<u>緩やかな上昇（2.3ポイント）</u>を目指します。 ・るのバス：現状値が最も低いるのバスは、運行ルート最適化や利用促進策により、<u>5.2ポイントの大幅な上昇</u>を目指します。 ・デマンド型交通：他の交通手段の現状値を参考に20.0%を目標とします。利用者ニーズに合わせたきめ細かいサービス提供により、高い満足度を目指します。
8		推奨	地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度	<p>【定義】市民へのアンケート調査で、地域公共交通のソフト面での分かりやすさ（ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など）に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> データなし</p> <p><目標値> 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。情報提供やサービスの改善など、比較的短期間で効果が出やすい特性を考慮します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度の目標値を、個別の交通手段に対する満足度の目標値（JR五日市線：25.5%、路線バス：26.5%、るのバス：24.0%等）と同程度の25.0%を目指します。

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
9	【目標2】公共交通と市民等との接点強化	推奨	市民のるのバスとデマンド型交通に対する認知度	<p>【定義】 市民アンケート調査で、地域において実施されている公共交通サービスの認知状況について、「知っており、利用している」または「知っているが、利用していない、または、対象地域に居住していない」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】 回答結果から、交通手段ごとに「知っており、利用している」または「知っているが、利用していない、または、対象地域に居住していない」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> るのバス：65.3%、デマンド型交通：28.3% (令和4年度市民アンケート調査※るのバス増便及びデマンド型交通実証実験の認知状況に関する設問)</p> <p><目標値> るのバス：70.0%、デマンド型交通：40.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。各交通手段の現状の認知度を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・るのバスは、デマンド型交通と比べて高い認知度を得ているため、<u>緩やかな上昇</u>を目指します。情報提供の充実や利用促進策により、4.7ポイントの上昇を目標とします。 ・デマンド型交通は、<u>現状の認知度が低い</u>ため、デマンド型交通の周知、利用の促進などにより、<u>11.7ポイントの大幅な上昇を目標</u>とします。
10		推奨	市ホームページへのアクセス数（地域公共交通に対する関心度）	<p>【定義】 市ホームページの地域公共交通に関連するページ（主に本計画担当課である都市整備部交通政策課が担当するページ）への年間アクセス件数を指標とします。</p> <p>【算出方法】 該当するホームページへの年間アクセス件数を集計し、算出します。</p> <p><現状値> 31,132件（令和6年度）</p> <p><目標値> 38,915件（現状値の125%）</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページの地域公共交通に関連するページへの年間アクセス件数を<u>公共交通サービスに対する関心度</u>と捉え、5年間で着実な件数の増加を目指します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認知度向上施策等と連動し、ホームページへのアクセス件数を算出します。<u>現状値の1.25倍を目標</u>とすることで、大幅な向上を目指しつつ、実現可能性も考慮しています。

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
11	【目標2】公共交通と市民等との接点強化(続き)	選択	観光地を運行する路線バスシステムの1日当たり利用者数	<p>【定義】事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地を運行する路線バスシステムの1日当たりの利用者数を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者から乗降客数のデータを入手し、算出します。 ①十里木バス停を通るバス系統（観光地：秋川溪谷を想定） ※算出対象系統（令和6年度）：五10、五14、五15、五18、五里10、五里18、五滝10、檜52の合計（急行・臨時便は含まない） ②秋川駅～サマーランドの急行便（観光地：サマーランドを想定） ※算出対象系統（令和6年度）：秋川駅-（急行）-サマーランドの往復便 <p>【算出方法】交通事業者が把握する利用者数のデータをもとに、対象路線バスシステムの1日当たりの利用者数を算出します。</p> <p><現状値> 1,314.3人/日（内訳）①756.9人/日、②557.4人/日</p> <p><目標値> 1,445.8人/日（内訳）①832.6人/日、②613.1人/日（現状値の110%）</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の観光振興策と連動し、観光客増加を見込んだ目標とします。 自家用車から公共交通への利用転換を促進し、バス利用者の増加を目指します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の観光施策による交流人口の拡大を見込み、<u>現状値から10%の増加を目指します。</u>（年平均約2ポイントの増加率を想定） モビリティ・マネジメントの実施や、観光客向けの利便性向上策により、自家用車からバスへの利用転換を促進します。
12		選択	移動と観光施設利用を組み合わせたプランの導入件数	<p>【定義】公共交通による移動と観光施設利用を組み合わせたプラン（チケット等）の導入件数を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内または市内外の移動に伴う、市または事業者による導入実績を対象とします。 <p>【算出方法】導入件数を年単位で算出します。</p> <p><現状値> 0件/年（令和6年度）</p> <p><目標値> 1件/年</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 5年間で着実な取組の実施を目指した目標とします。デジタル化による利便性向上、移動と観光施設利用を組み合わせたプランによる周遊促進効果を考慮します。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動と観光施設利用を組み合わせたプランの導入の目標値として、1年間に1件の導入を目指します。

No.	目標	指標区分	指標	算出方法
13	【目標3】 公共交通を支える環境等の底上げ	推奨	地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度	<p>【定義】 市民へのアンケート調査で、地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】 回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> データなし</p> <p><目標値> 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度の目標値を、<u>個別の交通手段に対する満足度の目標値</u>（JR五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%など）と同程度の25.0%を目指します。
14		推奨	地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度	<p>【定義】 市民へのアンケート調査で、地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】 回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p><現状値> データなし</p> <p><目標値> 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度の目標値を、<u>個別の交通手段に対する満足度の目標値</u>（JR五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%等）と同程度の25.0%を目指します。
15		推奨	二酸化炭素排出量の削減	<p>【定義】 公共交通の利用促進やEV車両の導入などにより寄与すると考えられる、市全体の二酸化炭素排出量を指標とします。</p> <p>【算出方法】 「あきる野市環境基本計画」の評価で算出される指標を利用して算出します。</p> <p><現状値> 市全体：329.1千t-CO₂（平成25年度）</p> <p><目標値> 市全体：169.0千t-CO₂（基準年度比：48.6%削減）</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二次あきる野市環境基本計画 改訂版 あきる野市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和4年6月）の指標「あきる野市全体の二酸化炭素排出量」の基準値と目標値に準拠しています。 <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市全体で基準年度比48.6%の削減を目指します。 ・公共交通の利用促進、電気自動車の導入などを実施し、公共交通に起因する二酸化炭素排出量の削減を目指します。

表 7 用語解説（五十音順）

用語	解説
あきる野市公共交通のあり方検討報告書	平成 29 年（2017 年）12 月に公表された、市の公共交通の現状や課題、今後の取組の方向性について検討した内容をまとめた報告書。あきる野市公共交通のあり方検討会議や、市内 6 地域で実施されたワークショップでの意見などをもとに構成。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出を全体（排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計）でゼロにすること。
交通結節点	異なる交通手段の乗り換えが可能な地点。鉄道駅やバスターミナルなどが該当し、複数の交通モードを円滑に接続する拠点として、利便性の向上や利用促進に寄与する。
交通手段分担率	ある地域における移動手段（鉄道、バス、自家用車、自転車、徒歩など）ごとの利用割合を示す指標。地域の交通状況やモード選択の傾向を把握するために用いられる。
公共交通空白地域	鉄道やバスなどの公共交通手段が存在せず、日常的な移動に支障をきたす地域。
自動運転技術	センサーや AI を活用して車両が自律的に走行する仕組みであり、運転の主体や自動化の範囲に応じてレベル 0～5 の 6 段階に分類される。中でもレベル 4 は、特定の条件下で人の操作を必要とせずに完全自動で運行できる段階であり、遠隔監視体制のもと、わが国でも地域内の移動サービスとして活用される例が出てきている。
ゼロカーボンシティ	令和 32 年（2050 年）に二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長もしくは地方自治体として公表した地方自治体のこと。
デマンド型交通	利用者の予約や希望に応じて運行する交通手段の総称。時刻表や定路線をもたず、運行経路や時間が柔軟に設定される。バスやタクシーの中間的な性格を持ち、公共交通空白地域での移動手段として活用されている。
パーク・アンド・ライド	自家用車で郊外の駐車場まで移動し、そこから公共交通に乗り換えて目的地へ向かう移動の方法。都市部への車の流入を抑えることで、渋滞緩和や環境負荷の軽減などに繋がるとされている。
パーソナルモビリティ	電動キックボードや小型モビリティなど、主に一人での近距離移動を想定した移動手段の総称。

用語	解説
パーソントリップ調査	人の1日の移動行動を記録し、都市や地域の交通の実態を明らかにする統計調査。1回の目的をもった移動を「1トリップ」として数え、「誰が」「いつ」「どこからどこへ」「何の目的で」「どの交通手段で」移動したかなどを把握する。
福祉有償運送	障がい者や要介護者など、移動に配慮を要する方を対象に、NPO法人等が自家用自動車（白ナンバー）を使用して行う有償の移送サービス。
モビリティハブ	様々な交通モードの接続・乗り換え地点。ここでいう「交通モード」は、路線バスやデマンド型交通などの公共交通機関のほか、電動キックボードや自転車のシェアリングサービスや、自動運転バス・タクシー、小型モビリティなど、将来的に普及が予測されるモードも含まれ、様々な移動手段をシームレスに乗り換えるための拠点と位置付けられている。（国土交通省「国土交通白書 2024」）

表 8 用語解説（英数字順）

用語	解説
DX	Digital Transformation：デジタル・トランスフォーメーションの略で、「新たな日常」の原動力として、制度や組織の在り方等をデジタル化に合わせて変革すること。
EV	Electric Vehicle：電気自動車の略で、バッテリーに蓄えた電力でモーターを駆動し、走行時に排出ガスを出さない車両を指す。環境負荷の低減や脱炭素社会の実現に向けて普及が進められている。
ICT	Information and Communication Technology：情報通信技術の略で、コンピュータやインターネット、通信ネットワークなどを活用して情報を収集・処理・伝達する技術の総称。行政サービスや教育、医療、交通など幅広い分野で活用されている。
MaaS	Mobility as a Serviceの略で、鉄道・バス・タクシーなど、複数の公共交通を組み合わせて、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。
Tokyo 区市町村 DX 賞	都内区市町村のうち「夏のDigi田（デジデン）甲子園」にエントリーした団体の取組について、都と都内全区市町村による投票を経て各部門・カテゴリーで1位から3位を決定・表彰する、都独自の表彰制度。

あきる野市地域公共交通計画（案）
令和7年（2025年）●月

発行 あきる野市
編集 あきる野市 都市整備部 交通政策課
〒197-0814
東京都あきる野市二宮 350 番地
電話 042-558-1111（代表）
HP <https://www.city.akiruno.tokyo.jp>

