

○計画素案に対する委員からの主な意見（令和7年度第1回協議会）と対応

章	意見の要旨	対応
第1章 計画の策定に 当たって	デマンド型交通に関する記載が全くないため、「また、近年ではデマンド型交通「チョイソコ」が導入され、令和7年度より本格運行も開始されています。」等、何らかの記載をしてはどうか	デマンド型交通に関する記述を追加 計画(案)P2
第2章 市の公共交通 の現状	図2-46「移送サービスの車両」の出典元は「あきる野市社会福祉協議会のホームページ」としていただきたい （※社協ケアセンターは、あくまで社協の1つの係であるため）	出典の記述を修正 計画(案)P45
	市民アンケート調査（R3調査）について、路線バス、るのバスについても「定時性」に満足している利用者が多いといえるのだろうか 鉄道に比べると満足している利用者が多いようには見えないが	説明文を修正 計画(案)P51
第3章 課題	図3-7「課題の整理」の最下段「3）路線バス等に対する市の補助の適正化」は②のみに印が付いているが、実際には幅広い課題であるといえるのではないか。 いずれの課題に対しても制約条件のような形で関わるので、いずれにも関連しているともいえる。必ずしも、いずれに対しても直接的には関連していないように見えるが、検討していただきたい	図3-7下側欄外にある注記（※印）について、「主に該当する箇所に「●」を表示している」旨に修正 計画(案)P71
第5章 施策 （施策関連）	るのバスの運賃改定については、公共交通の持続的な取組を可能にするため、検討課題になると考える	今後、持続的な事業運営のために必要性が認められる場合は、福祉や観光の観点等を加味し、運賃設定のあり方を検討 計画(案)P93
	最も大切なことは、市民の公共交通についての現状把握とそれを理解しての更なる市民の利用促進であると思う そのためには、①各種関係する情報の発信、子ども（児童・生徒）への体験型教室の実施（JR、バス会社等主催の運行状況の様子）、②あきる野市だけに限定せず、周辺の市町村と連携した公共交通の現状と今後の課題提起、利用促進に繋がる取組への参加が必要ではないか	計画の目標2「公共交通と市民等との接点強化」に関連する事業等を通じて、情報発信、児童・生徒の理解促進、周辺市町村との連携に努める 計画(案)P103
第5章 施策 （パース）	イメージ図だけではなく補足のような解説を付けた方が分かりやすい 事物が小さくなりすぎると認識できないため、解説又は人物の吹出し拡大図が必要ではないか	パースの解説を示し、必要に応じて吹出しで拡大するなど、読み手がパースの趣旨を理解できるように示し方を工夫 計画(案)P121、P123
	実態として、多くの送迎・自家用車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する旨の記載があると良い 上屋、シェルター、ベンチや待合いスペース（フレア五日市等）の待合環境の整備について、記載があると良いのではないか	

■あきる野市地域公共交通計画の策定について

○計画素案に対する委員からの主な意見（令和7年度第1回協議会）と対応

章	意見の要旨	対応
第5章 施策 (パース)	市には5つの駅があり、それぞれの地形や土地利用の状況などが違うことから、市民としては、各駅ごとのどんな将来像を描いているのか、気になると思う	パースは、市の代表的な景観として、都市的な部分（鉄道駅と駅前広場）と自然的な部分（山間部と観光地）をイメージして描いたもの したがって、パースはやや秋川駅と武蔵五日市駅に寄せているが、特定の駅を強くイメージしたものではない。 各駅の将来像については、都市計画マスタープランなど他の関連計画や、個別の整備事業との兼ね合いの中で検討していくことを想定 計画(案)P121、P123
	各路線バス停への雨除けは、もっと広くしてもらいたい 路線図、観光図などを設置してほしい ロータリー部分にもう少し人がいたり、パース右上のるのバスとチョイソコも、同じロータリーの中に入れてよいと思う	対応可能な範囲でパースの細かい部分を加筆・修正 計画(案)P121
	パークアンドライドの1日駐車料金の駐車スペース、時間駐車スペースを描いてほしい 観光旧跡の案内図を描いてほしい 山間部と観光地という表題の割に、観光地のイメージがあまり表されていないような気がする	対応可能な範囲でパースの細かい部分を加筆・修正 計画(案)P123
第6章 計画の推進 体制と評価 方法	目標1の施策では「タクシー利用助成の実施」等を掲げているが、評価指標の中に「タクシー」の表記がひとつもないがいかが	タクシー利用助成の効果を評価できる指標の追加を検討したが、今年度から開始した事業であり、現時点で現状値・目標値の設定が困難なため、計画における指標の設定は見送る方向性 一方で、事業の状況は市で把握し、協議会等において随時共有させていただくことを想定 計画(案)P128
	指標NO.1やNO.2は、「現状値」と「目標値」が同一であるが、るのバスも増便し、チョイソコの登録者数の増加が見られる一方で、人口減が始まっているということで同じ数値なのか 仮にそうであっても、1の位まで同じ数値にしなくても良いのではないか	NO.1の目標値は、総数を削除し交通モードごとに設定 「るのバス」及び「デマンド型交通」の目標値は、本格運行開始後の利用者数の状況等も踏まえ、利用者数の増加を目標値として設定 計画(案)P128

○計画素案に対する委員からの主な意見（令和7年度第1回協議会）と対応

章	意見の要旨	対応
第6章 計画の推進体制と評価方法	評価指標について、「標準」と区分されている3つの指標の現状値は、令和5年度となっている るのバスやデマンド型交通は、すでに令和6年度のデータも協議会で報告されているところであるが、何か事情があるのか	路線バス、るのバス及びデマンド型交通は、令和6年度のデータに更新 JR五日市線についても、令和6年度の数値が公表され次第、最新の数値に更新する予定 計画(案)P128
	指標の「市ホームページへのアクセス数」は掲載する内容等によって大きく変動する可能性があるため、指標にするには注意が必要	著しい変化があった場合は原因を分析する等、協議会等での進捗状況の報告の際には報告の仕方に留意 計画(案)P128
	評価指標について、高齢者の外出回数や外出の機会に関する指標が、現段階では入っていない 公共交通の計画の場合、外出の機会や回数が維持されているか否かは重要な指標と考える 将来的に把握できる可能性があれば、指標として含めることも検討いただきたい どの交通機関をどんな人が利用しているかという実態は、把握できた方が良いと考える 高齢者の外出頻度を評価指標に含めることは、ハードルがあると思うが、状況の整理はあってよいと考える	パーソントリップ調査から把握できる範囲で、高齢者の外出の傾向等を整理（第2章） 高齢者の外出に関連する指標の追加を検討したが、現時点で、市においてデータ収集及び成果測定が可能な指標の設定が困難なため、計画における指標の設定は見送る 一方で、今後、市民アンケート調査を実施する機会等において、外出頻度や公共交通の利用状況（特に高齢者の外出回数や外出の機会の傾向等）について把握することを想定 計画(案)P9、P128
	排ガスCO2削減は、当然求められる現実的課題である 公共交通の充実は、自家用車の運用減少につながり、数値化できないか	今後必要性が認められる場合は、市として交通部門に限った二酸化炭素排出量を算出するなど、公共交通利用促進による環境負荷軽減を数値化することを検討 計画(案)P128
資料編	「指標の定義」と「算出方法」は分けて記載すべきと考える 例えば、資料4の「算出方法」列を「定義・算出方法」として、それぞれ順を追って記載するようにしてはどうか	資料の算出方法に関する表を、定義と算出方法が区別できるよう修正 計画(案)P資料-23～30

○計画策定に向けた今後のスケジュール

