

あきる野市地域公共交通計画

素案（第1章から第4章まで）

令和●年●月

あきる野市

目次

第1章 計画の策定に当たって.....	1
第2章 市の公共交通の現状.....	5
第1節 社会状況の変化.....	5
第2節 上位計画等.....	10
第3節 人口や主要な施設の状況	12
第4節 公共交通の状況.....	19
第5節 公共交通に対する市民の意識とニーズ	43
第6節 公共交通に関わるこれまでの取組	46
第3章 課題.....	53
第1節 公共交通を取り巻く状況に関する課題	53
第2節 市の公共交通に関する課題	59
第3節 課題のまとめ.....	62
第4章 基本方針と目標.....	65
第1節 計画の基本方針.....	65
第2節 公共交通の役割と目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像	65
第3節 計画の目標.....	67
第5章 施策	
第6章 評価指標	
第7章 公共交通空白地域への対応	

資料編

※この報告書の中での年号は、原則として和暦(西暦)にて表示をしています。ただし、国内と国外の動きを比較する場合や、国外の動きや将来の事柄を示す場合には西暦のみを、また、グラフ等では見やすさを考慮して、西暦又は和暦のみを表示している場合があります。

※図等において、「出典」と記されているものは、既存の文献から資料を引用したものです。また、「資料」と記されているものは、資料として記された文献から、図等を作成したことを示すものです。

第1章 計画の策定に当たって

1. 計画の目的

本市の公共交通は、基幹的な輸送を担う鉄道と、その鉄道を補完する路線バス、コミュニティバス（るのバス）、タクシーがあり、通勤、通学、通院及び買い物などを主な目的とする市民生活の足として重要な役割を担っています。

一方で、自家用車の普及、人口減少・少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者が年々減少傾向にあるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

市では、市民の重要な移動手段である公共交通機関の維持・確保や交通弱者対策を展開していくため、平成27年度（2015年度）以降、市民意識調査やワークショップ、検討会の実施、公共交通空白地域における実証実験などを行い、交通課題の解消に資する施策について調査・検討を進めてきました。

この間、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」（以下、「地域交通法」という。）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。

こうした背景から、地域の関係者である市民、事業者及び行政の連携・協働による、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目的とした、公共交通のマスタープランとなる「あきる野市地域公共交通計画」を策定することとしました。

2. 計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づく法定計画として策定するとともに、「第2次あきる野市総合計画」（以下、「総合計画」という。）に即し、「あきる野市都市計画マスタープラン」等を関連計画として整合・連携を図る、本市の公共交通の基本計画です。

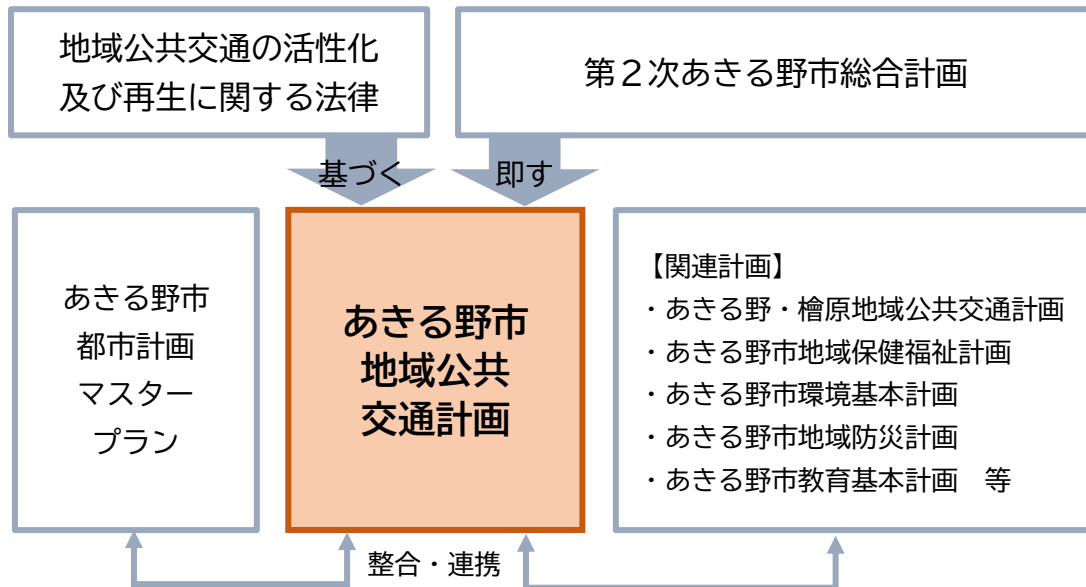


図 1-1 計画の位置付け

3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、あきる野市全域とします。

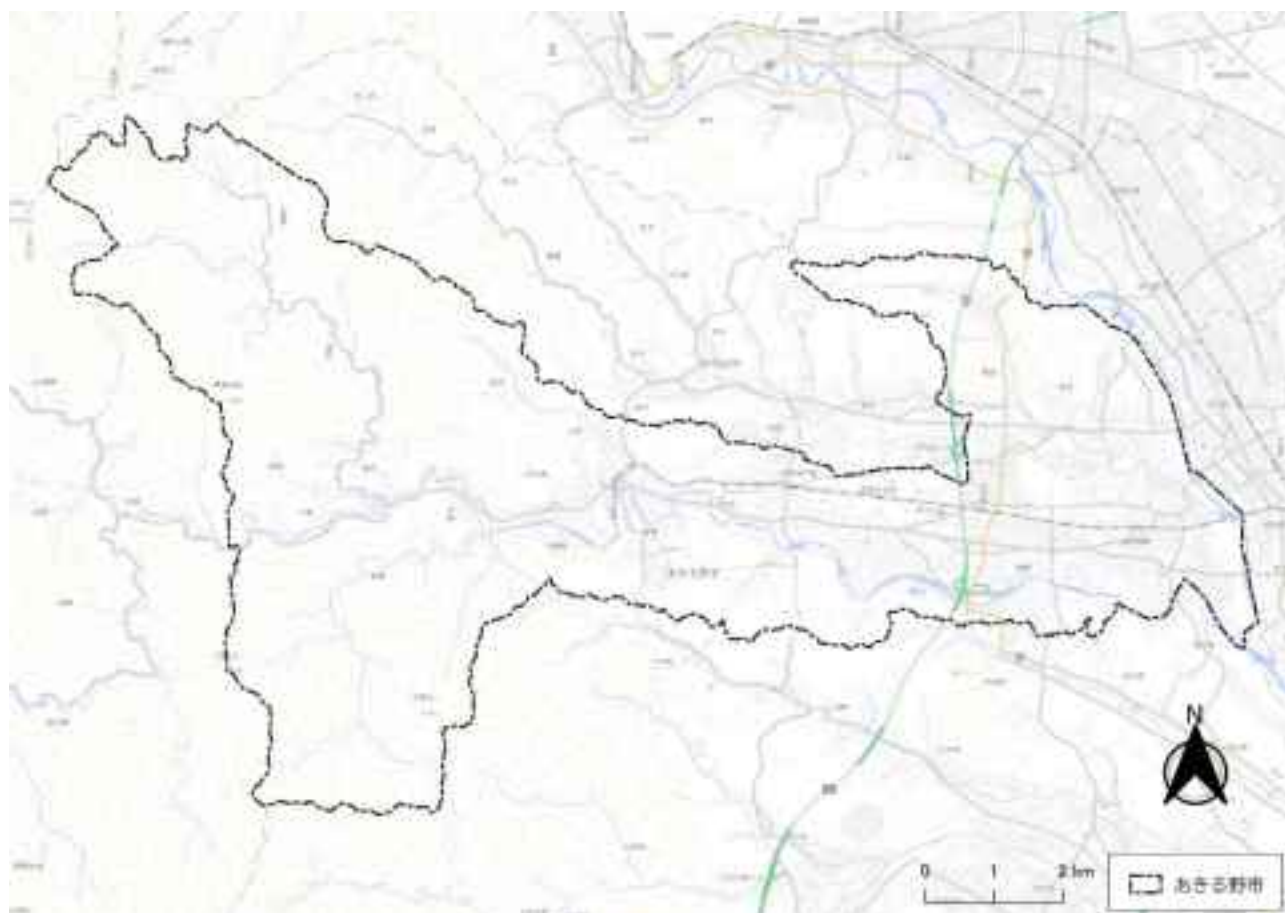


図 1-2 計画の対象区域

4. 計画の期間

計画期間は、令和●年（202●年）●月から令和●年（202●年）●月までの、おおむね5年間とします。

5. 計画の構成

本計画の構成を以下に示します。

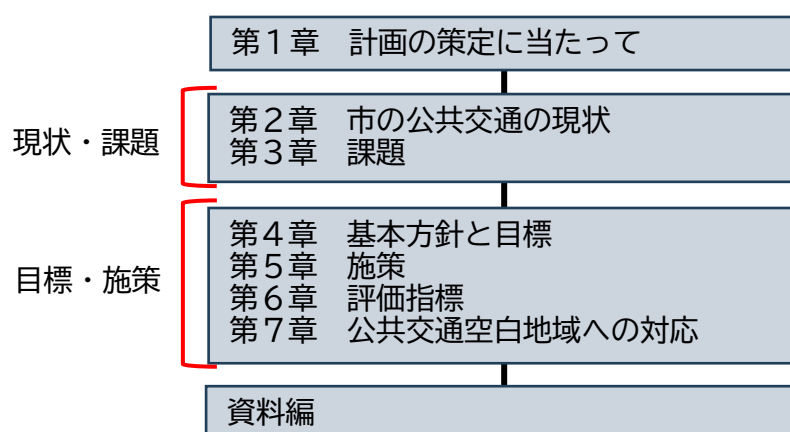


図 1-3 計画の構成 (案)

第2章 市の公共交通の現状

第1節 社会状況の変化

1. 人口構造の変化

本市の人口は平成24年（2012年）の8万2,000人をピークに、以降緩やかな減少傾向が続いています。一方、世帯数は徐々に増加しています。核家族や単独世帯の増加など、全国的な世帯構成の変化が近年進んでいます。

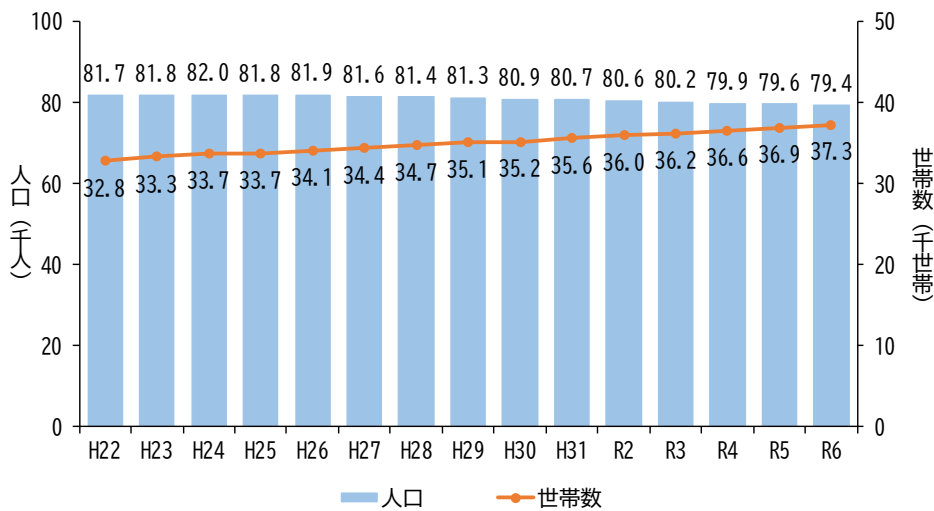


図 2-1 人口・世帯数の推移（各年4月1日時点）

資料：あきる野市ホームページ（世帯と人口）

また、年齢階層別に将来推計人口を見ると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）ともに減少する見込みとなっています。一方、老年人口（65歳以上）は、増加傾向が続くと予想されています。

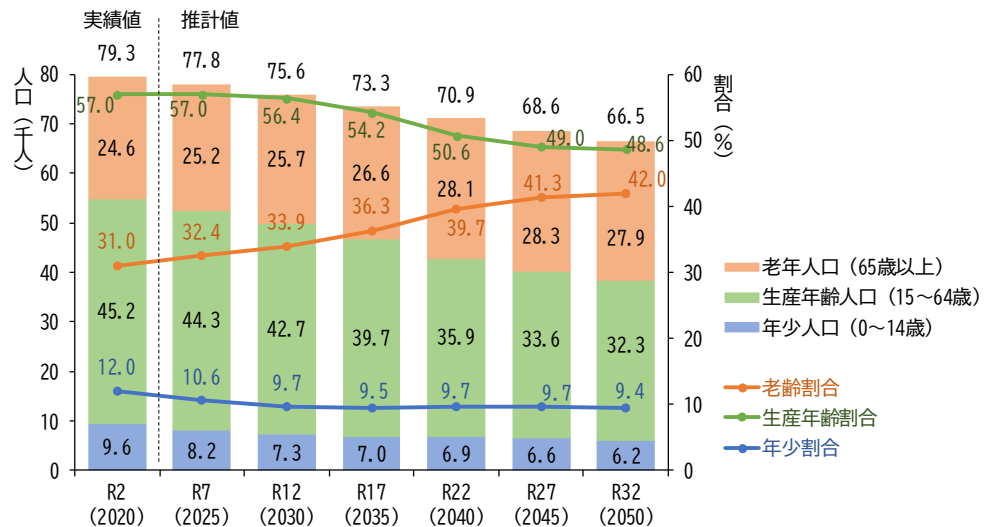


図 2-2 年齢階層別将来推計人口

資料：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）、国立社会保障・人口問題研究所

※推計値は各年10月1日時点、令和2年は国勢調査による実績値

2. 外出頻度の減少

平成 30 年（2018 年）の本市の 1 日当たりのトリップ数¹は約 26 万トリップとなっており、平成 20 年（2008 年）から約 7 万トリップ減少しています。

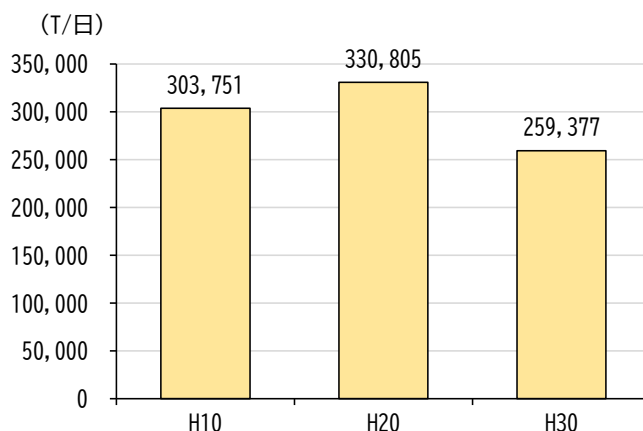


図 2-3 トリップ数の推移

資料：平成 30 年パーソントリップ調査（ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量）

3. SDGs との関連

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) とは、平成 27 年（2015 年）の国連サミットにおいて採択された、国際社会全体で令和 12 年（2030 年）までに達成すべき国際社会共通の目標です。持続可能な世界を実現するための 17 の大きな目標（ゴール）と、それらを達成するための 169 の具体的な目標（ターゲット）で構成されています。

我が国では平成 28 年（2016 年）、政府内に SDGs 推進本部が設置され、実施指針が決定されており、SDGs の達成に向けた取組が進められています。

本市においても、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けて、地域公共交通計画の目標や施策において、SDGs のゴール・ターゲットとの関連を意識することが重要です。



図 2-4 持続可能な開発目標(SDGs) 「17 の目標」アイコン

資料：国際連合広報センター（日本版）

¹ トリップ数：人がある目的をもってある地点からある地点へと移動する際に用いる単位。

4. カーボンニュートラルの取組の進展

本市の温室効果ガス総排出量のうち、9割以上を二酸化炭素が占めています。また、市の部門別二酸化炭素排出量は、東京都と比較すると運輸部門の割合が大きく、都内でも自動車の利用が多い地域であることがうかがえます。

国際的な地球温暖化対策の推進が求められるなか、我が国においても令和32年(2050年)までにカーボンニュートラル²を進めることとしています。

総合計画では、重点施策として、「ゼロカーボンシティ³への挑戦」を明記しており、市民や事業者との連携の下、森づくりやごみの減量などの取組を通じて、地球温暖化対策を推進することとしています。

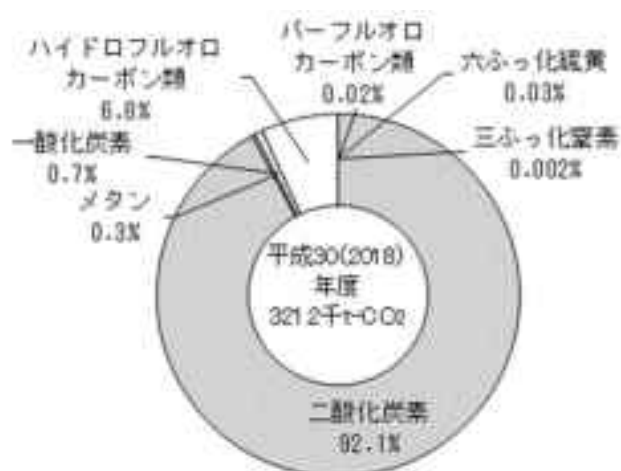


図 2-5 温室効果ガス総排出量の内訳 (あきる野市)

資料：第二次あきる野市環境基本計画 (令和4年6月改訂) あきる野市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)

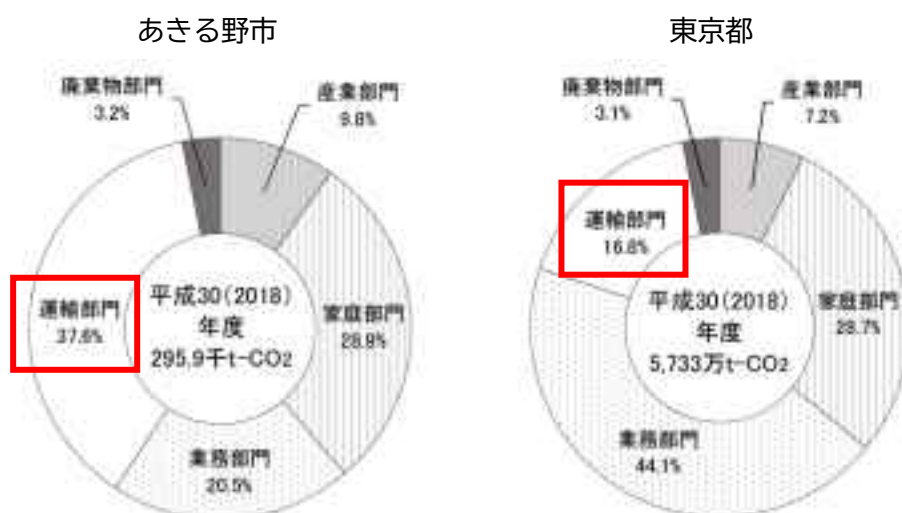


図 2-6 部門別二酸化炭素排出量の内訳

資料：第二次あきる野市環境基本計画 (令和4年6月改訂) あきる野市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)

² 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。

³ 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。

5. デジタル化の進展

交通系 IC カードやスマートフォンによるキャッシュレス決済や配車アプリの普及、自動運転技術の開発など、近年の ICT 等のデジタル技術は交通分野においてもめざましく進展しています。

本市においても、令和4年（2022年）3月から実証運行を開始した「公共交通空白地域におけるデマンド型交通（チョイソコ）」の取組が、令和4年8月、東京都の表彰制度である「Tokyo 区市町村 DX 賞⁴」のアイデア部門第3位に入賞するなど、交通分野における DX⁵の取組を進めてきました。

国や東京都は MaaS⁶の推進等、データを活用した交通サービスの適正化や、質の向上を図ることで、持続可能な公共交通の実現を目指すとしており、社会全体を通じてデジタル技術の更なる利活用が求められています。

6. 都市のコンパクト化の推進

今後の人口減少・少子高齢化が進むことで、都市基盤施設等の維持管理費用の増大が懸念されています。このような中、居住地や都市機能を集約するコンパクトシティ政策が全国的に進められています。

都市のコンパクト化は、都市基盤維持管理の負担減少が期待されるほか、歩いて暮らせる、安心・安全なまちづくりの実現に寄与すると考えられます。

7. 生活様式の変化

令和2年（2020年）、新型コロナウイルス感染症の感染拡大という未曾有の危機により、外出の自粛やテレワークの普及など、我が国の社会情勢や生活様式の変化が急速に進みました。

その結果、全国的な公共交通の利用者の減少に繋がり、減便等、公共交通のサービス水準の低下や、維持が困難となっているケースも生じています。

本市においても、こうした変化に対応した施策が求められています。

⁴ 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、都と都内全区区市町村による投票を経て各部門・カテゴリで1位から3位を決定・表彰する、都独自の表彰制度。

⁵ DX（Digital Transformation）：ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるという概念。

⁶ MaaS（Mobility as a Service）：鉄道・バス・タクシー等、複数の公共交通を組み合わせ、希望する出発地から目的地までのルートの検索、予約、料金の決済等を一括で行うサービス。

8. 外国人旅行者の増加

我が国への外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、平成30年（2018年）には3,100万人を超えました。その後、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大に伴い、令和3年（2021年）には25万人と大幅に減少したものの、令和4年（2022年）10月の水際措置の緩和以降、再度増加に転じ、令和5年（2023年）には2,500万人を超えるまでの回復に至りました。

本市は、都心から日帰り圏内にある自然豊かな観光資源を有しています。公共交通においても、本市の観光活性化に資する整備を実施することで、観光振興・産業振興、ひいては地域活性化につながることを期待されます。

9. 健康寿命の延伸

我が国の平均寿命及び健康寿命⁷は延伸しており、平均寿命は令和元年（2019年）時点で、男性が81.41歳、女性が87.45歳となっています。一方、同年の健康寿命は男性が72.68歳、女性が75.38歳となっており、平均寿命とは男性で約9年、女性で約12年の差があります。

平均寿命と健康寿命の差は、「介護等で日常生活に制限が生じる期間」と捉えることができます。この乖離幅を短縮する（平均寿命の伸びを健康寿命の伸びが上回る）ことで、高齢者の生活の質の向上や、医療費や社会保障費の削減につながるとされています。

あきる野市では、「健康増進計画 めぎせ健康あきる野21（第二次）」に基づき、市民、関係機関及び行政の協働による健康づくり事業を推進しています。

公共交通においても、外出機会の創出や社会参加活動の促進などによる健康増進に寄与するものと考えられます。

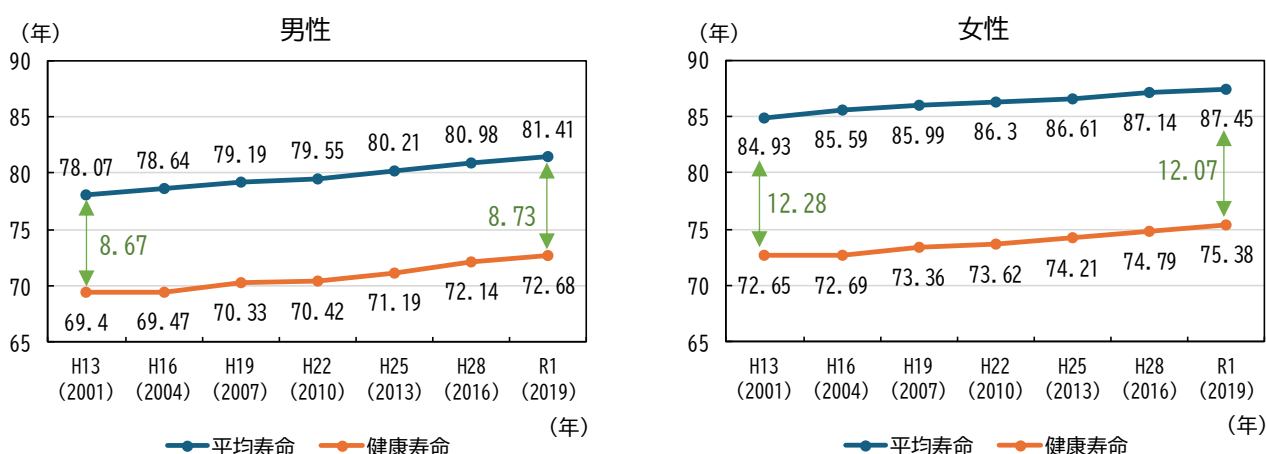


図 2-7 健康寿命と平均寿命の推移

資料：令和5年版高齢社会白書、内閣府

⁷ 健康寿命：健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと。平成12年（2000年）に世界保健機関（WHO）が提唱。

第2節 上位計画等

上位計画等に記載された地域公共交通に関連した計画や取組等の概要を整理します。

表 2-1 東京都の上位計画等における地域公共交通に関連した内容（概要） 1/2

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
東京都	「未来の東京」戦略 version up 2024	令和6年 1月公表	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが使いやすい交通結節点の実現に向け、新技術も活用し、フィーダー交通の充実や新たなモビリティの導入などに取り組む区市町村と連携 ・鉄道駅へのユニバーサルコミュニケーション技術導入に対する補助、事業者への音声文字化サービスに関わる機器貸出、心のバリアフリーに関する広報の展開 ・自動運転サービスに関わるガイドラインの策定等の技術的支援、運行経費の補助による財政的支援。事業者等が実施する自動運転の社会受容性の向上に向けた取組を支援
	都市づくりの グランドデザイン	平成29年 9月策定	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な駅等を中心に、業務・商業施設や文化・交流施設等の立地を、周辺の拠点との役割分担を踏まえて誘導するとともに、公共施設の再編・集約や交通結節機能の向上などを推進 ・身近な駅や商店街などでは、地域の安全性を確保するとともに、生活に必要な機能や高齢者・子育て世代の憩いの場、教育、起業支援などの機能の導入を誘導 ・区市町村による立地適正化計画等を踏まえた取組を進め、鉄道駅やバス停から徒歩圏となる区域への居住を誘導し、公共交通で快適に生活できるまちを実現 ・鉄道とバス・タクシーの結節機能の強化や自動運転技術等を活用した次世代交通システムの導入、住宅地への移動を支えるデマンド交通の運行など、地域の交通の充実に向けた区市町村の取組を支援
	多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和3年 3月策定	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市内の東秋留、秋川、武蔵引田、武蔵増戸、武蔵五日市は、それぞれ「生活の中心地」として位置付け <p>※生活の中心地：中枢広域拠点域外において、従来の生活中心地など、地域の拠点以外の駅周辺や商店街、大規模団地など人々の活動や交流の中心の場</p>

表 2-2 東京都の上位計画等における地域公共交通に関連した内容（概要） 2/2

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
東京都	東京における地域公共交通の基本方針	令和4年3月策定	<p><地域公共交通の理念></p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現 <p><取組の視点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・視点1：都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する地域公共交通 ・視点2：持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい地域公共交通 ・視点3：地域のまちづくりに寄与する地域公共交通

表 2-3 あきる野市の上位計画等における地域公共交通に関連した内容（概要）

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
あきる野市	第2次あきる野市総合計画	令和4年3月策定	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通を可能な限り維持するための交通需要の維持・拡大に向けた取組や交通不便地域対策の継続。利便性向上のための公共交通事業者への働きかけ ・地域公共交通ネットワークの形成に向け、地域公共交通計画の策定、公共交通空白地域の解消などの公共交通対策を実施 ・公共交通の維持・導入に必要な一定の交通需要確保のための、市民等を対象とした公共交通利用促進に向けた意識啓発の取り組み
	あきる野市都市計画マスタープラン	令和5年3月改定	<ul style="list-style-type: none"> ・JR五日市線の駅周辺整備の推進。駅施設や運行本数、運行時間などのサービス改善、JR五日市線の複線化等を促進 ・市民の身近な移動手段としてのバス路線の維持・強化 ・地域と公共公益施設などを結ぶ新たな交通手段の導入等による地域公共交通の充実の検討 ・生活利便施設や公共公益施設などの立地と、地域公共交通ネットワークが一体となったまちづくりの検討 ・自動運転技術や電気自動車などの導入について、技術動向を踏まえ、実証実験の実施等を検討

第3節 人口や主要な施設の状況

1. 人口の分布状況

1) 人口分布

鉄道路線沿線に人口が集中しているほか、鉄道路線から離れた草花、瀬戸岡などの地域にも人口の集中が見られます。

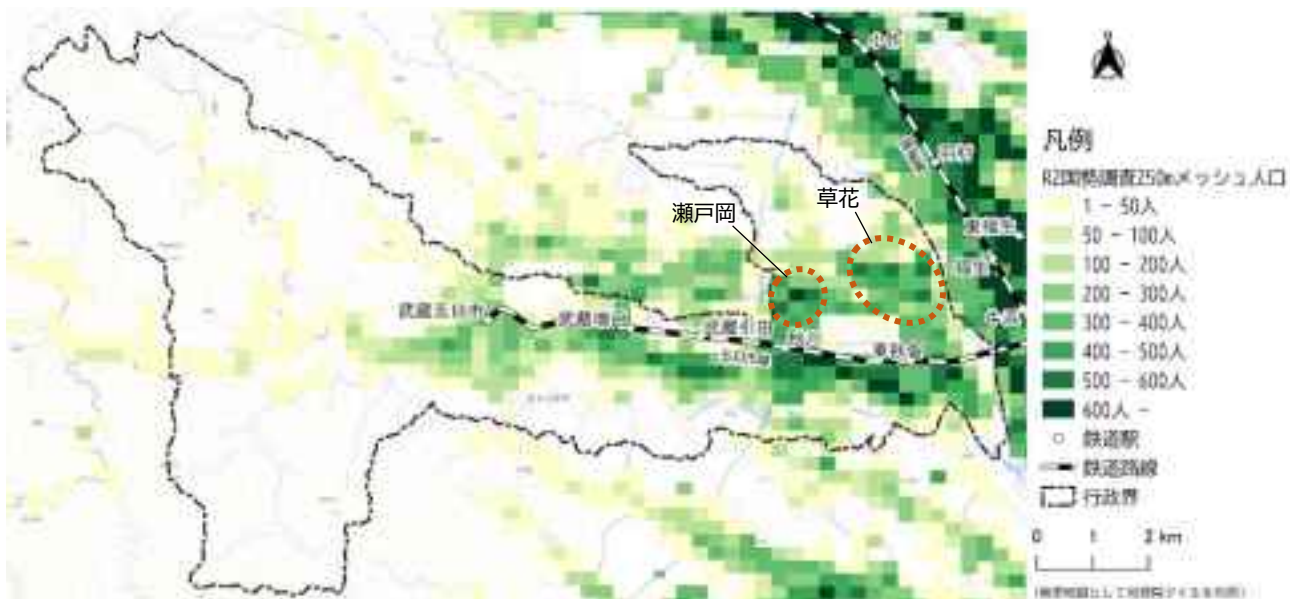


図 2-8 人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

2) 高齢者人口の分布

人口分布と同様の傾向ですが、加えて、小宮・戸倉地域等の中山間部にも65歳以上の高齢者人口が分布していることが分かります。

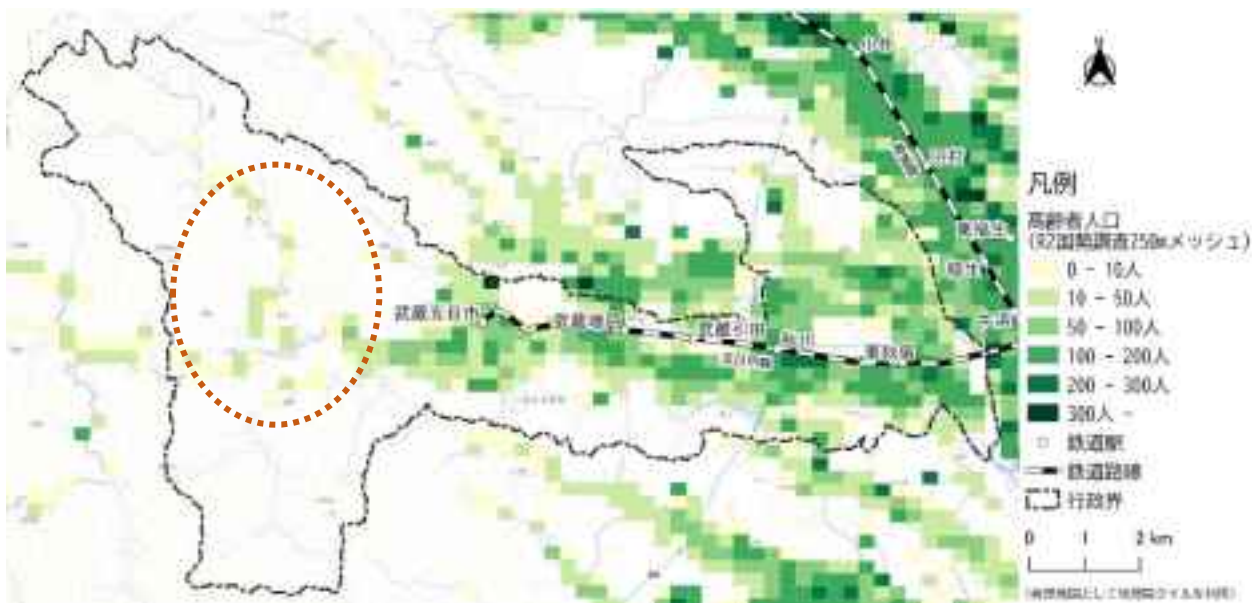


図 2-9 高齢者人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

2. 事業所・従業者数の分布状況

1) 事業所数

鉄道路線沿線に事業所が集中しており、秋川駅周辺は特に多くなっています。
中山間部では、秋川に沿う形で事業所が分布しています。

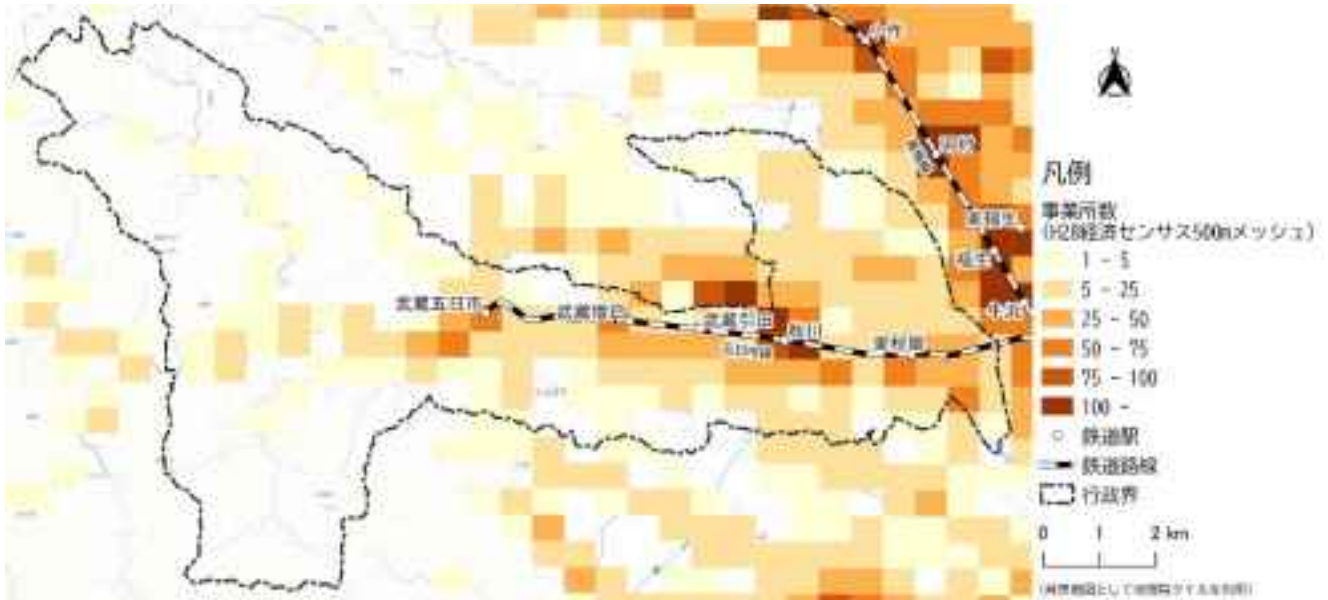


図 2-10 事業所の分布状況

資料：平成 28 年経済センサス

2) 従業者数

中山間部を除く市内一帯に従業者が広く分布しています。

特に秋川駅周辺では、500mメッシュあたり 1,000 人以上と従業者数の集中がみられます。

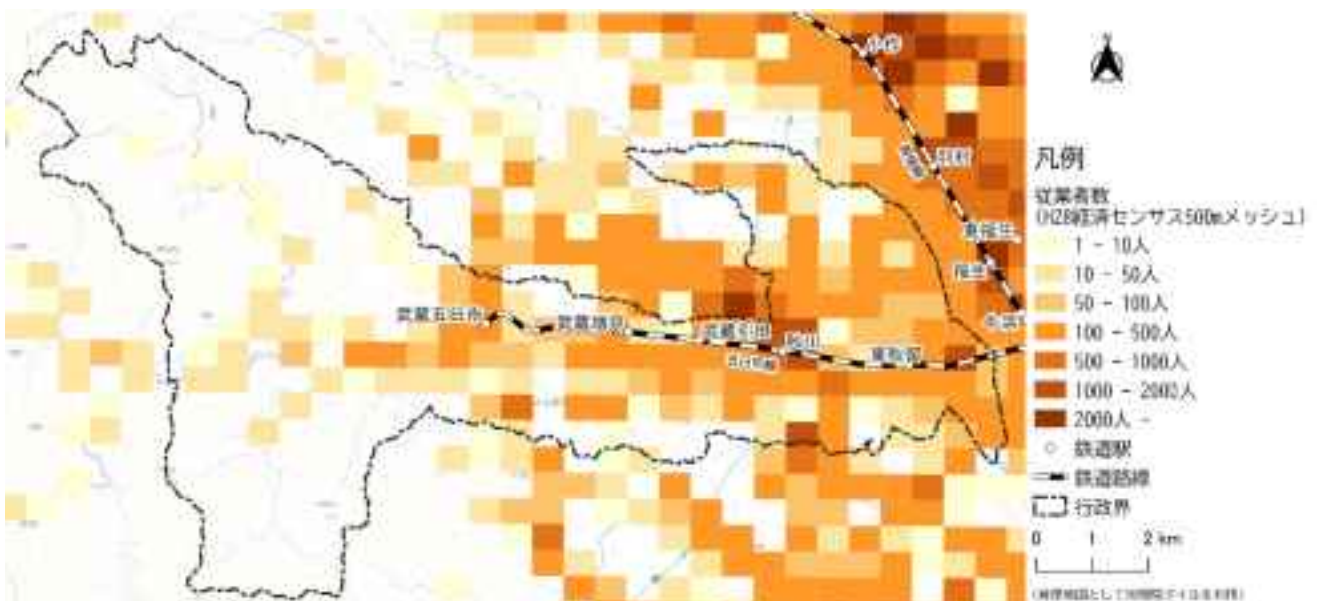


図 2-11 従業員の分布状況

資料：平成 28 年経済センサス

3. 主要な施設等の立地状況

1) 公共施設

公共施設は、主に住宅地（住宅の用途に供せられる土地）に近い場所に立地しています。

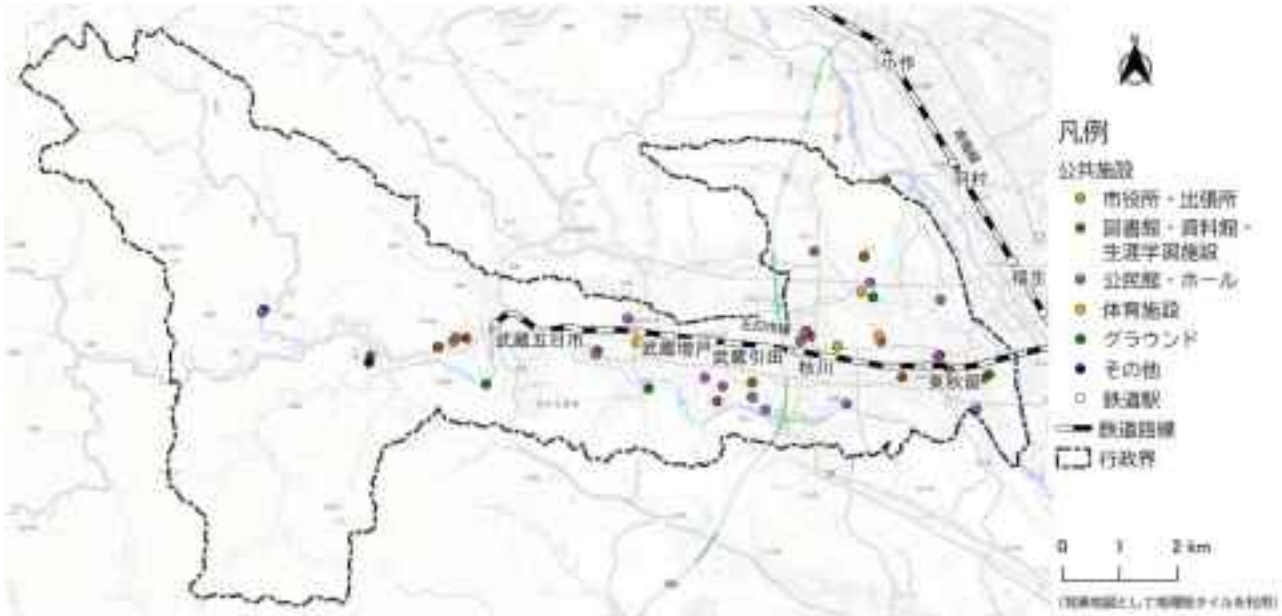


図 2-12 公共施設の分布状況

資料：あきる野市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 3 月策定、令和 4 年 3 月見直し）

2) 学校

主に住宅地を中心に小・中学校が広く分布していますが、「五日市小学校」「五日市中学校」以西には小・中学校が立地しておらず、小宮・戸倉地域等の中山間部の児童・生徒は、五日市地域まで通学する必要があります。



図 2-13 学校の分布状況

資料：あきる野市公共交通のあり方検討報告書（平成 29 年 12 月）、国土数値情報

3) 幼稚園・保育施設等

幼稚園・保育施設等は、主に住宅地に近い場所に立地しています。

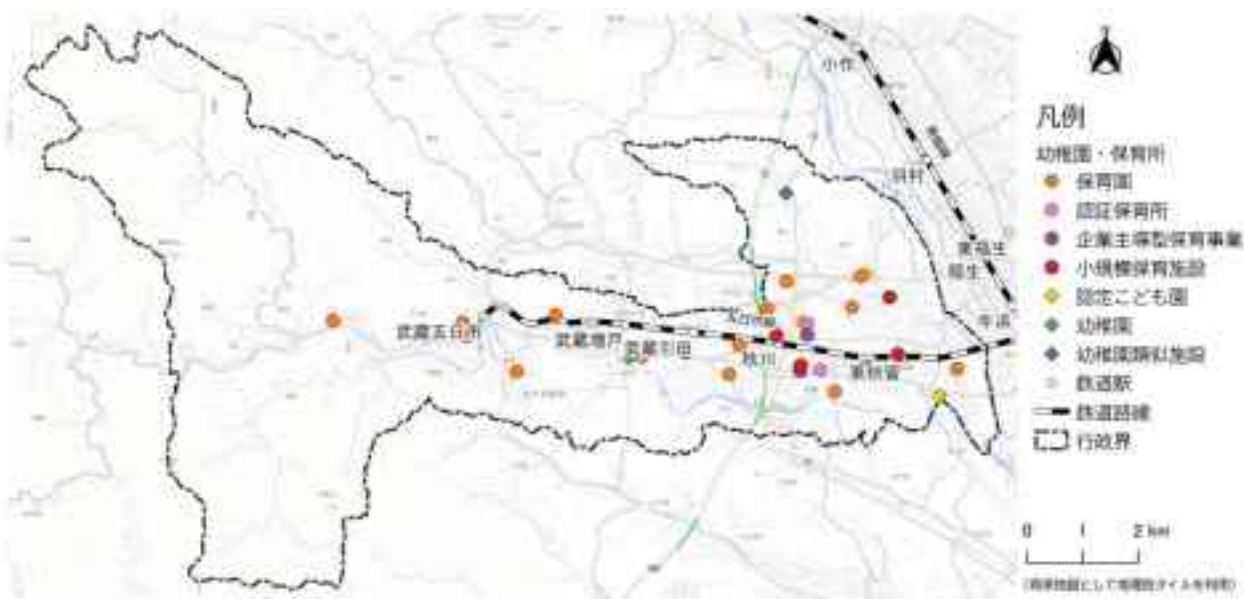


図 2-14 幼稚園・保育施設等の分布状況

資料：あきる野市ホームページ（保育所・幼稚園）

4) 医療機関

市内には、西多摩圏域の基幹病院である「公立阿伎留医療センター」を含む4つの病院⁸が立地しています。

診療所は、中山間部にはあまり立地していないため、当該地域の住民は、市街地等まで通院する必要があります。

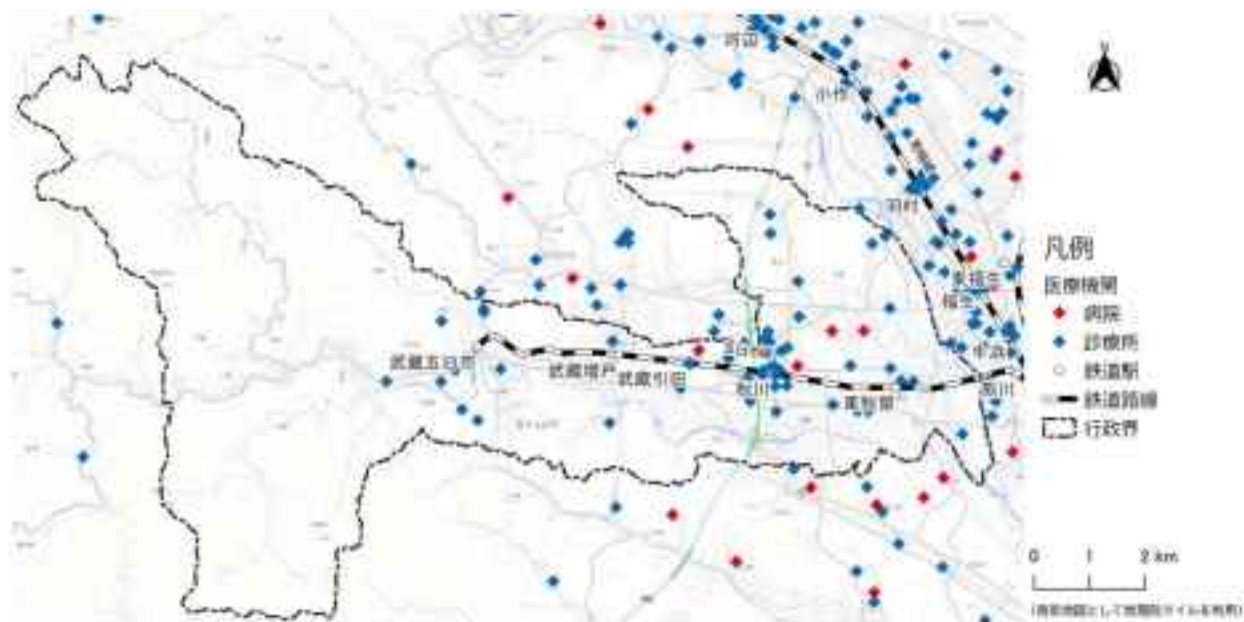


図 2-15 医療機関の分布状況

資料：国土数値情報をもとにあきる野市ホームページ（医療機関）及び西多摩医師会ホームページの最新状況を加筆

⁸ 医療法で定められた病床数 20 床以上の医療施設を「病院」と示している。

5) 福祉施設

◆ 高齢者施設

住宅地に近い場所では「介護老人保健施設」や「グループホーム」、住宅地から離れた場所では「特別養護老人ホーム」や「ケアハウス」などが多く立地しています。

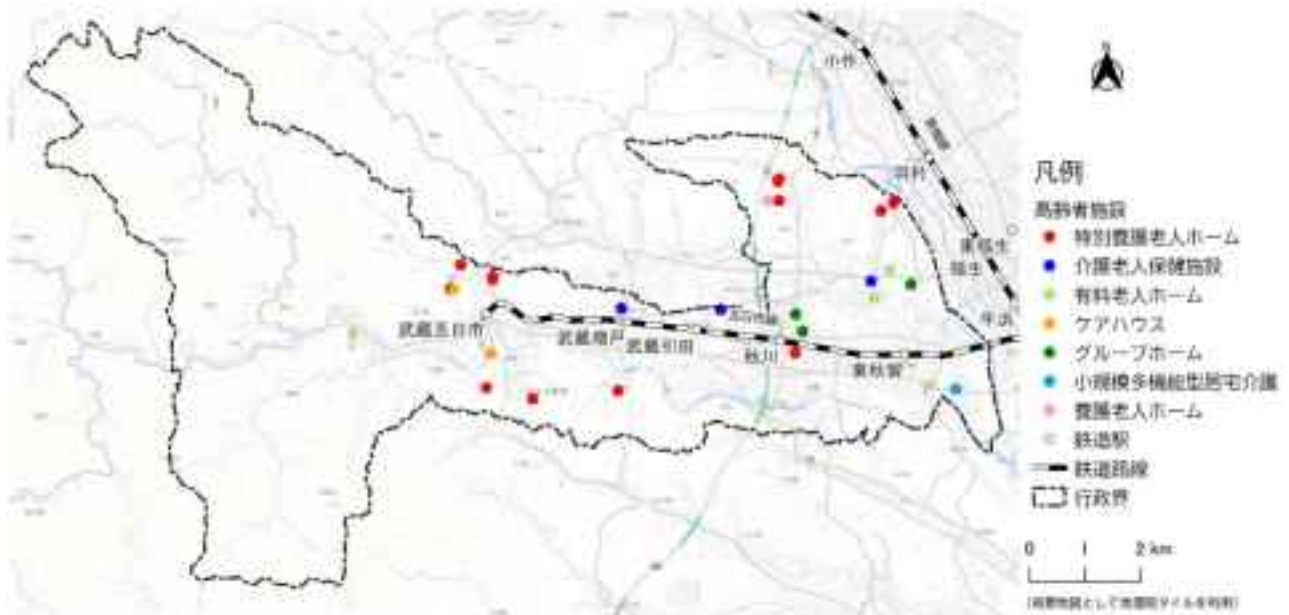


図 2-16 高齢者施設の分布状況

資料：東京都福祉保健局

◆ 障害者支援施設

障害者支援施設⁹は、主に住宅地に近い場所に立地しています。

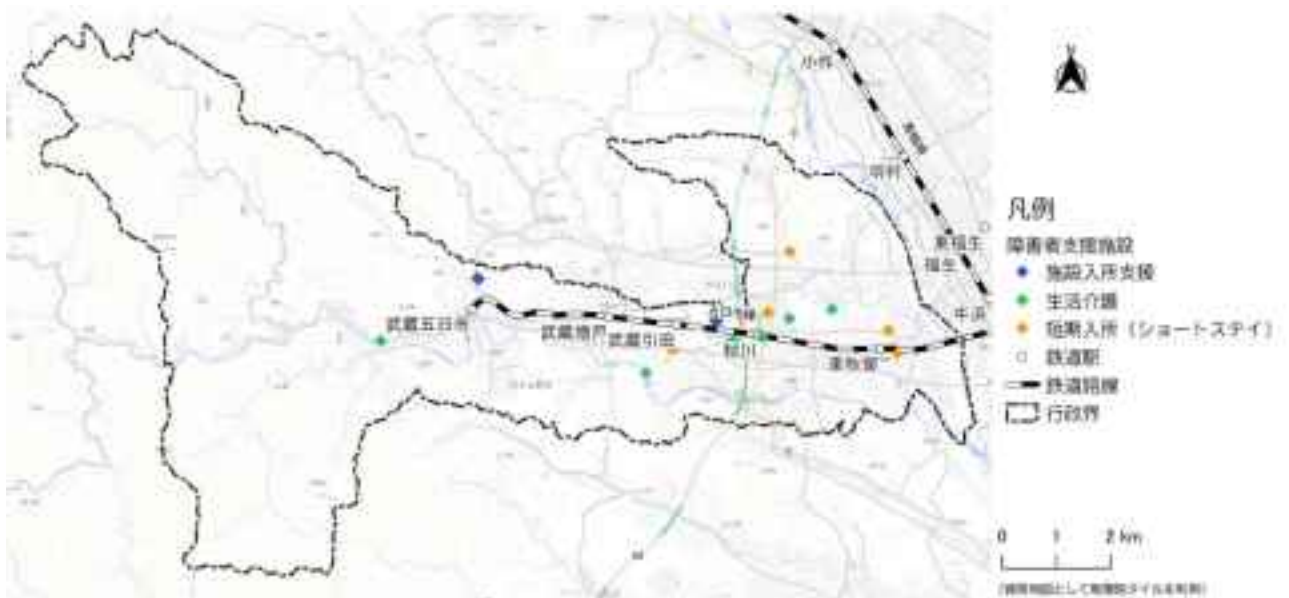


図 2-17 障害者支援施設の分布状況

資料：東京都福祉保健局

⁹ 居宅介護サービスや訓練的支援施設は除外。

6) 商業施設（スーパーマーケット等）

スーパーマーケット等の商業施設は、主に住宅地の近くに立地しています。また、日の出町の「オザム」や「イオンモール」も、本市と近接した立地となっています。



図 2-18 スーパーマーケット等の分布状況

資料：日本全国スーパーマーケット情報
※資料から、総合スーパー、食品スーパー、業務用食品スーパー、食品ディスカウントセンターを抜粋。

7) 観光資源

市内の主な観光地として、総合レジャー施設の「東京サマーランド」や、温泉・宿泊施設の「秋川渓谷 瀬音の湯」などが立地しています。

中山間部は、その一帯を「秋川渓谷」として緑豊かな観光資源を有し、キャンプ場、バーベキュー場などが立地しています。



図 2-19 観光資源の分布状況

資料：あきる野市観光協会ホームページ

4. 観光動向

1) 秋川渓谷の観光動向

市内の主要観光施設における入込客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により令和2年（2020年）以降は減少しています。特に令和2年は、レジャーシーズンに当たる第2四半期、第3四半期の減少幅が大きくなっています。

令和3年（2021年）はやや回復したものの、令和元年（2019年）と比べると7割程度となっています。

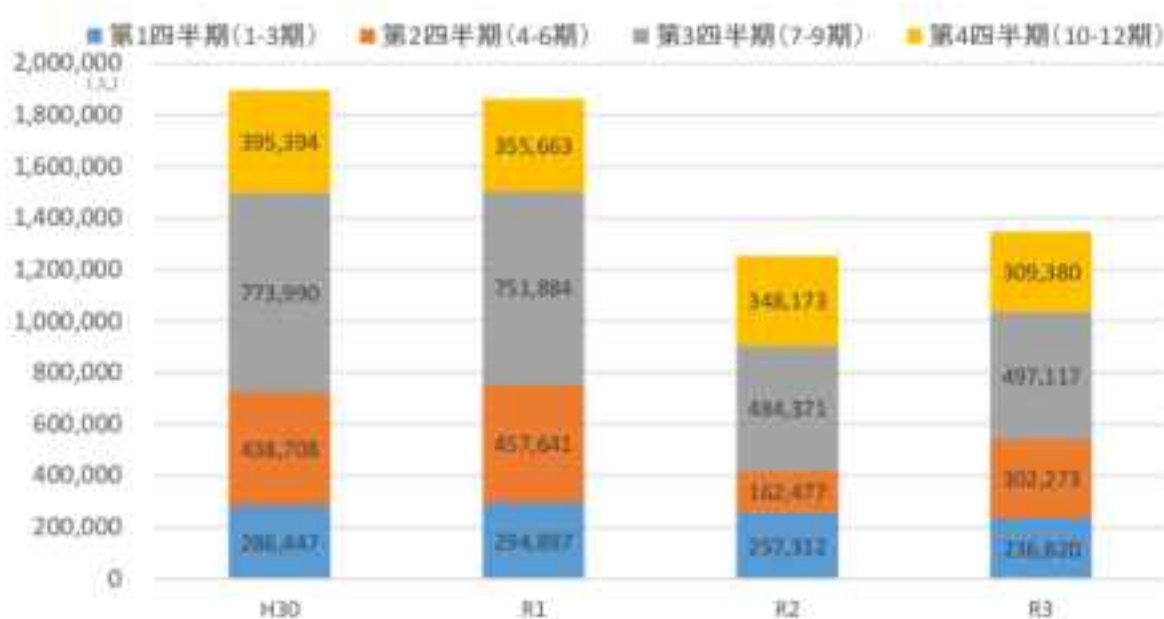


図 2-20 主要観光施設における入込客数（あきる野市）

出典：秋川渓谷観光経済統計調査事業連絡会「秋川渓谷観光経済統計調査・分析等業務委託報告書」（令和4年3月）

第4節 公共交通の状況

1. 地勢

市域は山地、丘陵地、台地、低地によって構成されており、東から西に向かって標高が高くなっています。

市の西部は関東山地が連なる山間部からなり、東部に向かって秋川が流れています。秋川は西部では溪谷を形成し、東部では市内北部を流れる平井川や多摩川に沿って平坦な秋留台地を形成しています。

市街地は主に台地部に広がっており、多摩川、秋川、平井川により形成された河岸段丘があるため、台地部と低地部との境界付近には10～50m程度の高低差がみられます。

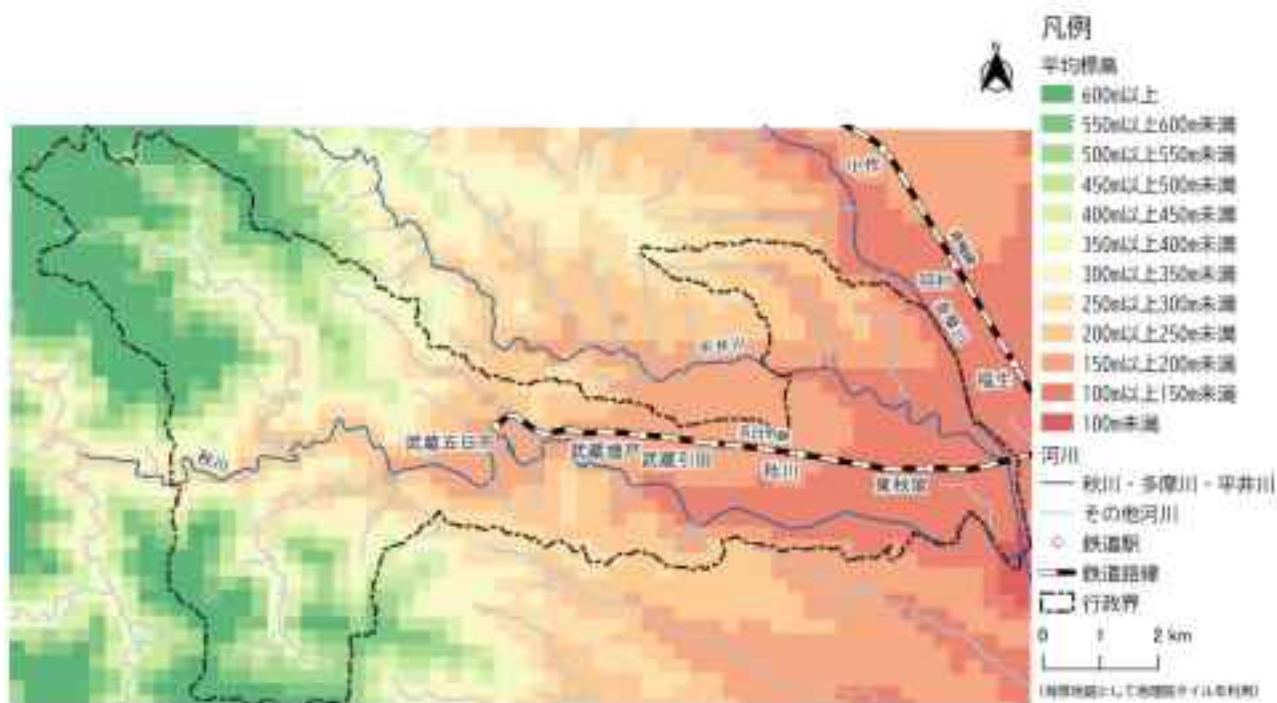


図 2-21 標高の状況

資料：国土数値情報

注：250m メッシュ内の平均標高を表示

2. 市内の交通

1) 交通分担率

◆ 交通手段分担率

交通手段分担率を見ると、市内では自動車の分担率が 47.9%と最も高く、半数程度を占めています。次いで徒歩が 19.6%、鉄道が 15.9%、自転車が 12.9%となっています。

東京多摩部全体と比べると、あきる野市は特に自動車の利用が多いといえます。

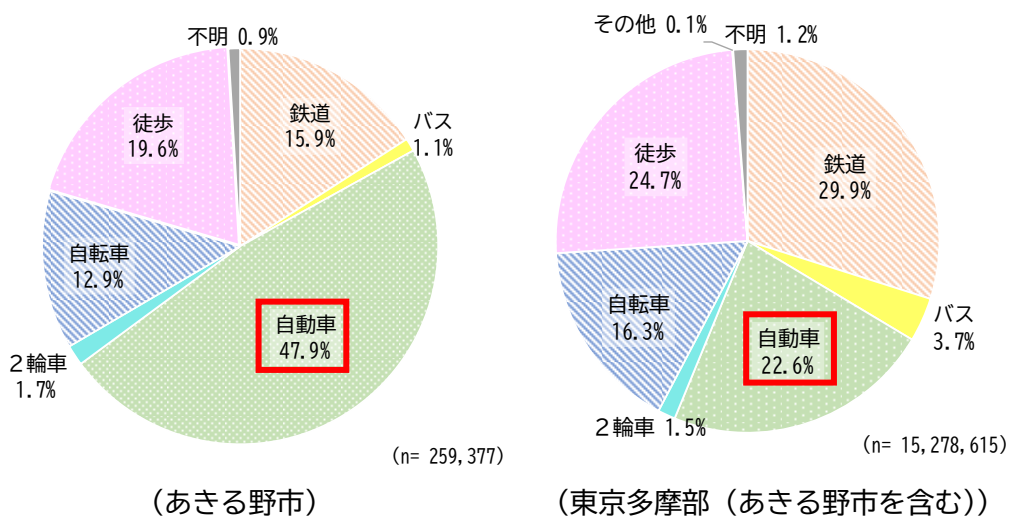


図 2-22 交通手段分担率

資料：平成 30 年パーソントリップ調査（ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量）

◆ 目的別交通手段分担率

目的別の交通手段分担率を見ると、「自宅-通学」を除き、いずれの目的でも自動車の分担率が高くなっています。また、いずれの目的もバスの分担率が少ない状況です。

「自宅-業務」では自動車の分担率が 75.2%であり、ほかの目的と比べても、自動車利用が多くなっています。

「自宅-通学」では徒歩の分担率が 44.6%で最も高く、次いで鉄道の分担率が 23.8%となっています。

「勤務・業務」では、自動車に次いで2輪車や自転車の分担率が高くなっています。

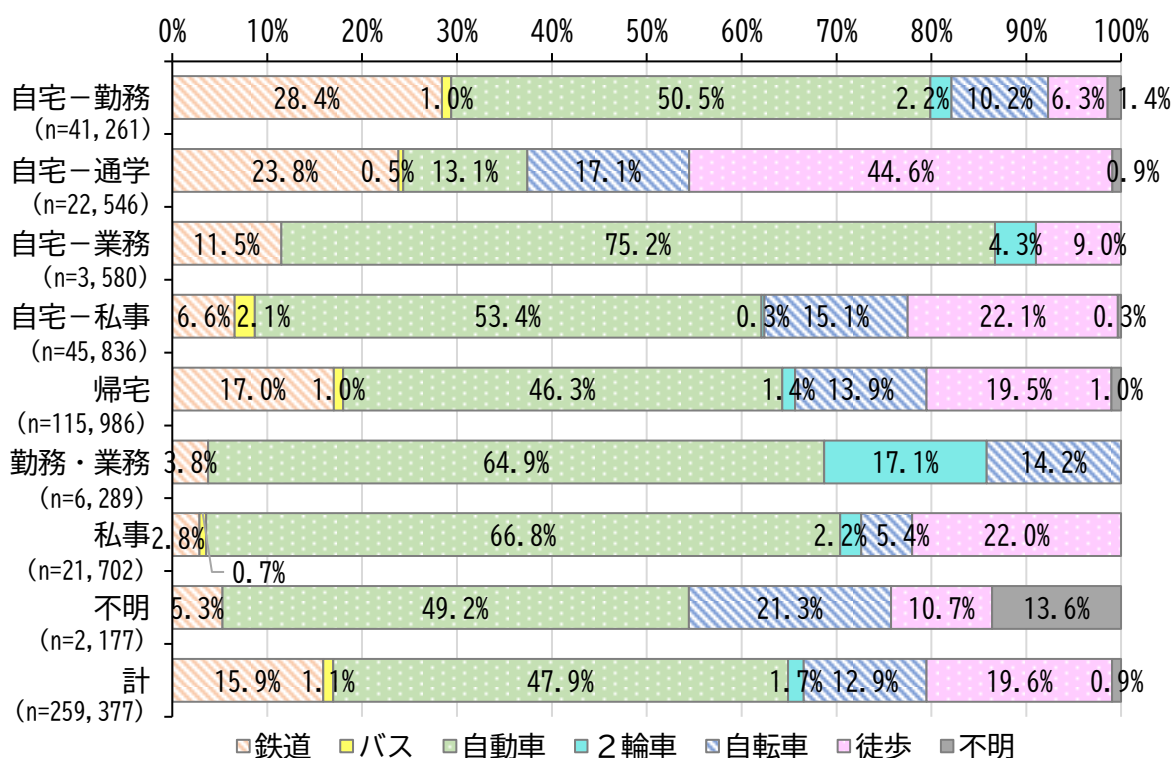


図 2-23 目的別交通手段分担率（あきる野市）

資料：平成 30 年パーソントリップ調査（ゾーン別・目的種類別・代表交通手段別発生集中量）

2) 交通ネットワークの状況

◆ 交通体系

本市の交通ネットワークは、市内を東西に貫く JR 五日市線、南北に貫く首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と、その他幹線道路、補助幹線道路等から構成されています。

なお、都市計画道路の整備率は、令和4年4月1日時点で71.3%¹⁰です。

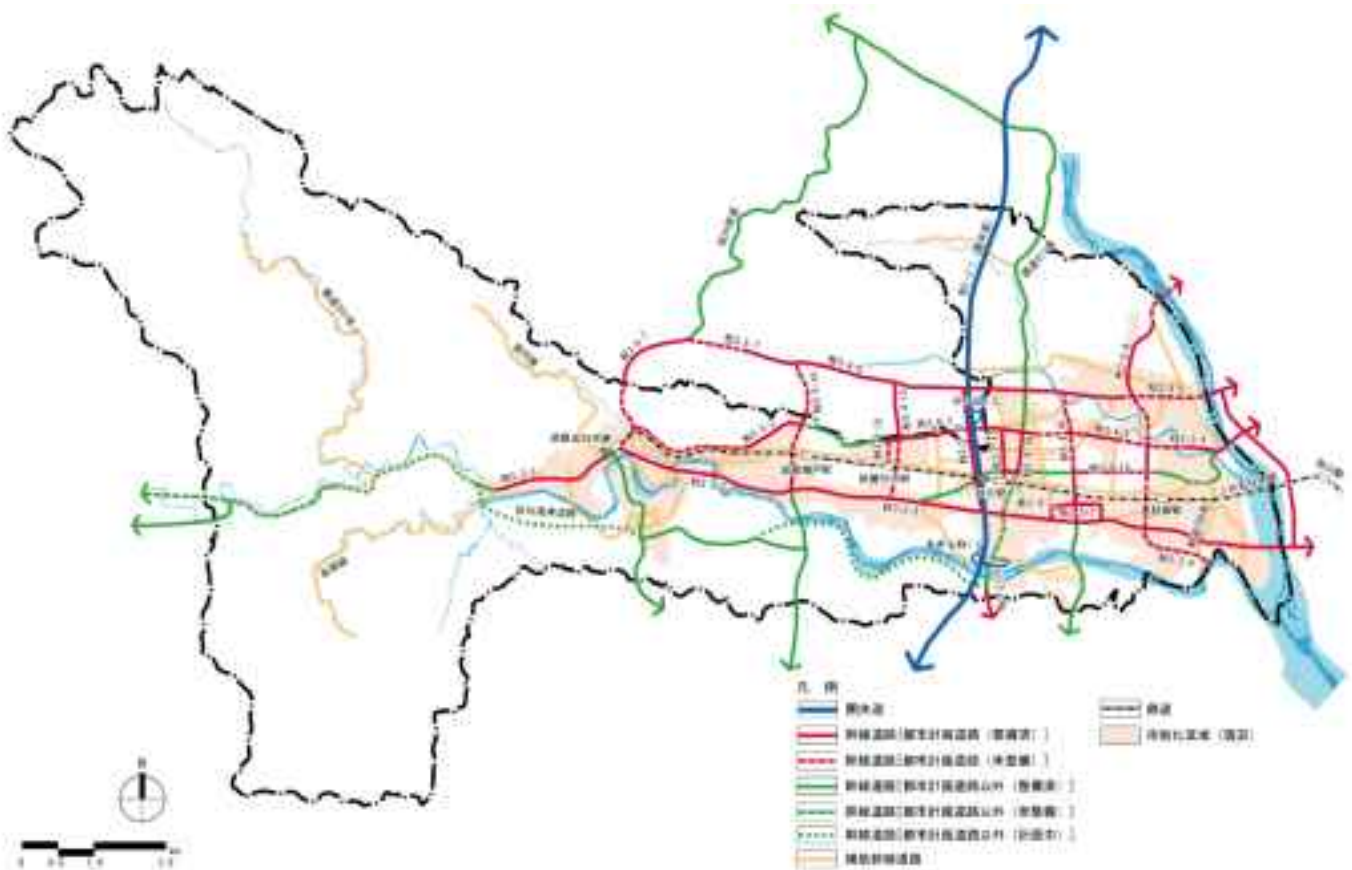


図 2-24 市内の交通体系

出典：あきる野市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

¹⁰ 「令和4年度 あきる野統計」による。

◆ 鉄道現況

市内を通る鉄道路線は JR 五日市線のみであり、市内の鉄道駅は東秋留駅、秋川駅、武蔵引田駅、武蔵増戸駅、武蔵五日市駅の 5 駅です。

五日市線は全線が単線で、多摩川橋梁以西は市内の地形特性から、概ね武蔵五日市駅に向かっての偏勾配となっています。

かつては市内全駅にみどりの窓口が設置されていましたが、東秋留駅～武蔵増戸駅の各駅は平成 18 年（2006 年）に、武蔵五日市駅は平成 29 年（2017 年）に廃止されています。また、全駅で一部時間帯が無人駅になります。

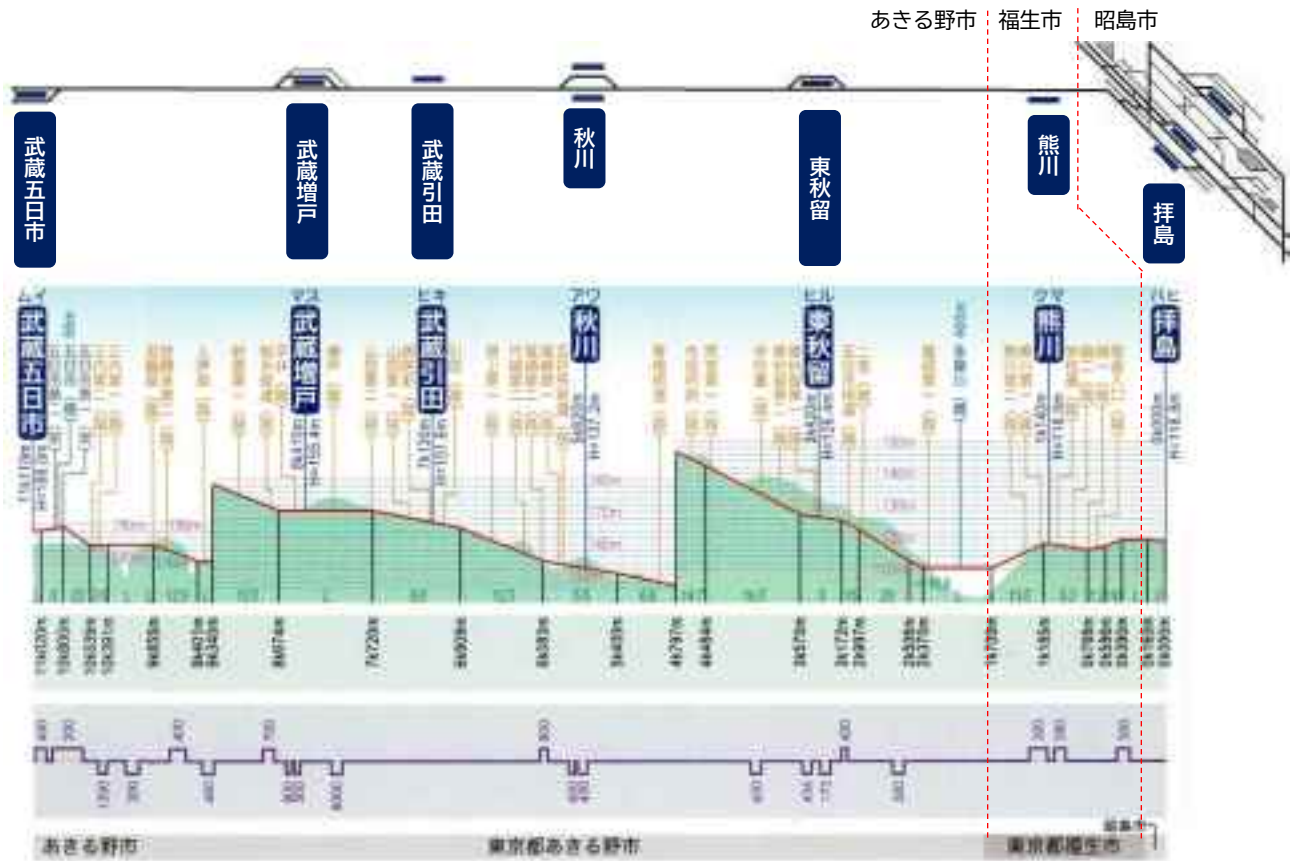


図 2-25 JR 五日市線配線略図（上）及び縦断面図（下）

資料：JR 東日本全線【決定版】Vol. 8 八王子支社管内編（学研パブリッシング、2010）に加筆

3) 道路の状況

◆ 幅員

市内の道路幅員を見ると、幹線的な道路は大型バスやのりバスのサイズの車両が通行できる幅員となっており、住宅地の一部ではワゴン車両が通行可能な道路も見られます。

しかし、住宅地内の道路のほとんどは、これらの車両が運行できない細街路となっています。

なお、市道に限定すると、令和4年3月末時点で、総延長67.3kmのうち、43.7kmが幅員3.5m未満の未改良区間¹²となっており、市道全体の64.9%を占めています。



図 2-26 道路幅員の状況

資料：あきる野市公共交通のあり方検討報告書（平成29年12月）

¹² 未改良区間：道路整備において計画された基準や規格に達していない区間を指す。

◆ 勾配

市内道路の勾配について、推定¹⁴した結果を見ると、19ページの地勢で示した地形的特徴から、小宮・戸倉地域のような山地が多い地区だけでなく、秋川や平井川と交差する方向の路線や、菅生・草花地域のような丘陵部で、道路勾配が9%を超える路線（図 2-27 の濃い赤で示された路線）が多く見られます。

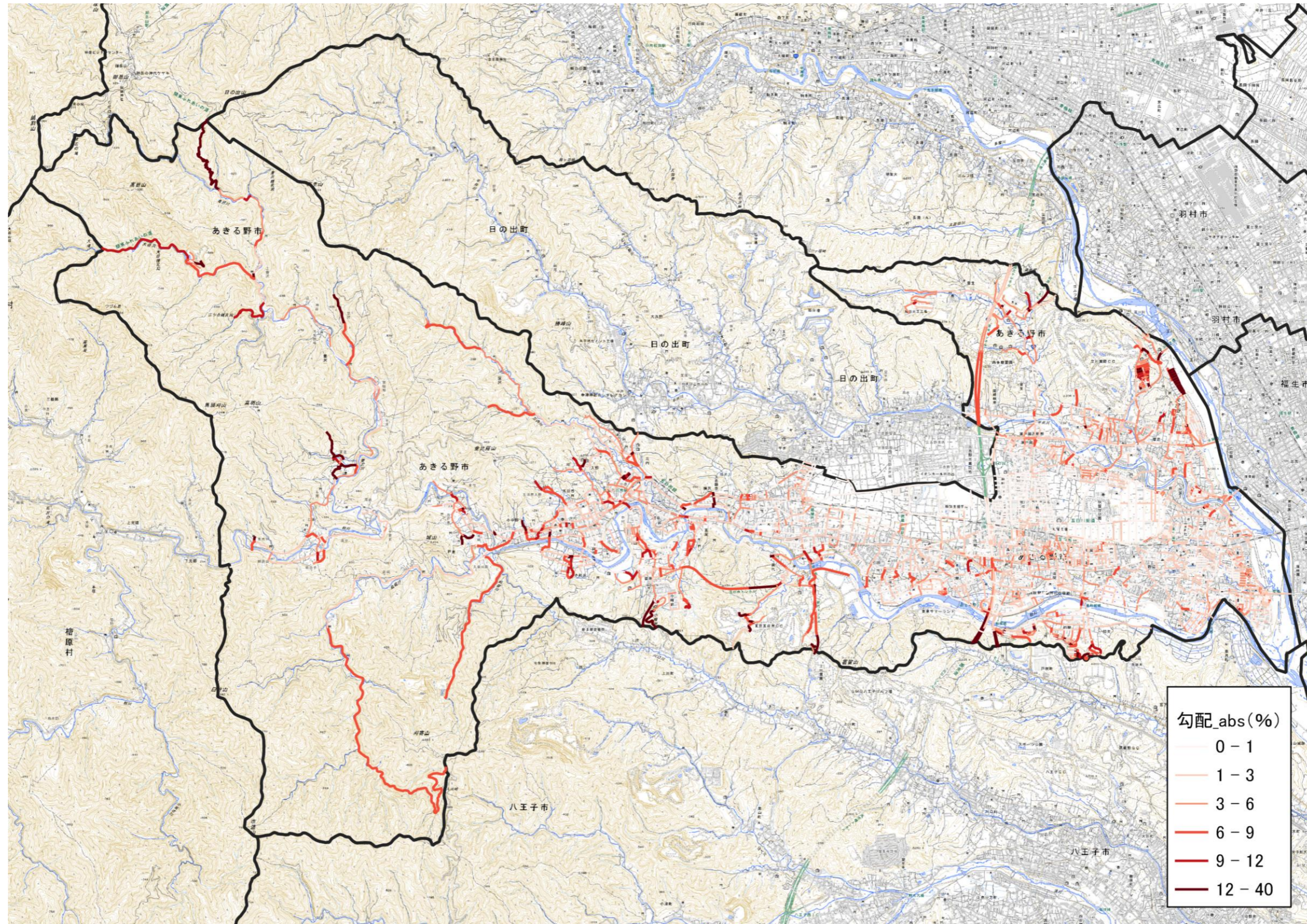


図 2-27 市内道路網の推定勾配

¹⁴ 「標高データを活用した簡便な道路縦断勾配推定手法の開発」(株)アイ・トランスポート・ラボ 小林正人、堀口良太、東京大学生産技術研究所 大口敬、2021、(株)アイ・トランスポート・ラボ)で提唱されている手法を用いて、国土数値情報とデジタル道路地図(DRM)の組み合わせ図を作成。

4) 交通結節点

市内では、JR 五日市線の各駅で交通結節点が形成されています。しかし、東秋留駅と武蔵引田駅には駅前広場がありません。

なお、武蔵引田駅では北口側で土地区画整理事業が進行中で、これに伴って駅前広場が整備される予定です。また、東秋留駅では、現在の東秋留駅南口第1自転車等駐車場用地にのバスの折り返し場と停留所を整備する予定です。

表 2-4 市内の交通結節点

鉄道駅	駅前広場	路線バス乗入	るのバス乗入	タクシー乗入	将来計画
東秋留駅	—	×	○ (バス停：東秋留駅上)	○	令和8年を目途に南口にのバス折り返し場・停留所整備予定
秋川駅	2か所	北口	○	○	
		南口	×	×	
武蔵引田駅	—	×	○ (バス停：武蔵引田駅入口)	○	武蔵引田駅北口土地区画整理事業により駅前広場整備予定
武蔵増戸駅	1か所	×	○	○	
武蔵五日市駅	1か所	○	○	○	

3. 鉄道

1) 路線

市内を通る鉄道路線は JR 五日市線のみです。鉄道駅は東秋留駅、秋川駅、武蔵引田駅、武蔵増戸駅、武蔵五日市駅の 5 駅が存在しています。

令和 4 年の乗車人員を見ると、秋川駅が 5,732 人/日と最も多くなっています。秋川駅は市の中心地に位置し、前ページの表 2-4 に示すように他の公共交通機関（路線バス、コミュニティバス「るのバス」）との乗継ぎの利便性が良いことも乗降客数の多さに影響しているものと考えられます。



図 2-28 鉄道駅の位置と駅別乗車人員の状況

資料：国土数値情報、JR 東日本ホームページ

2) 利用状況

駅別乗車人員の推移についてみると、平成30年(2018年)から令和2年(2020年)にかけて、すべての鉄道駅において乗車人員が減少していますが、令和3年(2021年)以降は増加傾向にあります。平成30年に対する令和4年(2022年)の乗車人員は、武蔵引田駅を除いていずれも80%台となっており、その中では武蔵五日市駅が81.7%で最も減少幅が大きくなっています。

これらの減少傾向は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるテレワークの増加、外出自粛、鉄道以外での移動手段の増加等が影響しているものと考えられますが、令和3年以降は回復傾向にあることがわかります。

また、武蔵引田駅については、駅前において土地区画整理事業中であり、今後、駅利用者数の増加が見込まれます。

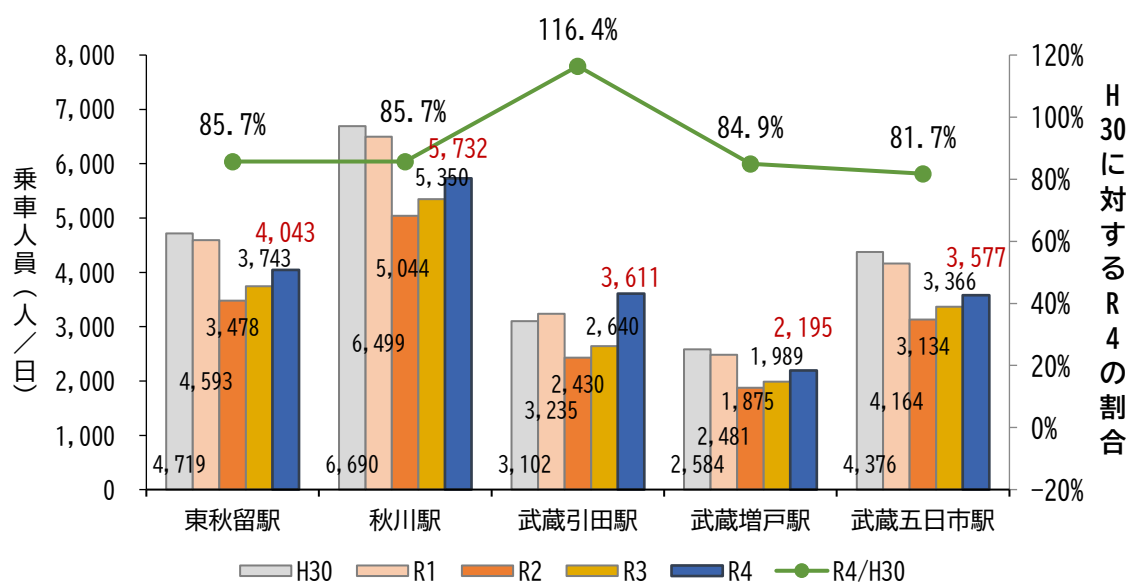


図 2-29 駅別乗車人員の推移

資料：JR 東日本ホームページ

4. バス

1) 路線網

◆ 路線の状況

市内には西東京バス（路線バス）のほか、本市のコミュニティバス「るのバス」が運行しています。また、羽村市のコミュニティバス「はむらん」の路線の一部が草花地域に乗り入れています。

市東部から中央部の市街地を中心にネットワークが整備されており、住宅地と鉄道駅を結ぶ路線が多いほか、武蔵五日市駅以西を運行する路線も見られます。



図 2-30 バス路線の状況

資料：国土数値情報、るのバス路線図（令和4年12月時点）

◆ 西東京バスの路線網

市内を運行する西東京バスの路線網は、以下の3種に分けることができます。

- ・ 運行区間が市内で完結する「市内完結路線」
- ・ 本市と周辺市町村とを連絡する「市内外連絡路線」
- ・ 起終点がともに市外にある「通過路線」

このうち、「市内完結路線」は秋川駅～武蔵五日市駅を結ぶ「五 37」、武蔵五日市駅～上養沢を結ぶ「五 15」「檜 52」の他は、秋川駅と菅生高校を結ぶ系統があります。

「市内外連絡路線」には、京王八王子駅と秋川駅を結ぶ系統や、武蔵五日市駅と上川霊園を結ぶ系統のように八王子市と本市を結ぶ系統もありますが、主たる系統は福生駅と秋川駅・武蔵五日市駅を結ぶものが多く、次いで、武蔵五日市駅から檜原村方面（数馬、藤倉等）や日の出町方面（つるつる温泉、松尾）を結ぶ系統が

目立っています。小作駅からは、一部秋川駅に至る系統もありますが、多くは菅生高校までの系統となっています。

「通過路線」¹⁵には、拝島駅と八王子市内（戸吹、純心女子学園、工学院大学）とを結ぶ系統が小川を経由するもの、福生駅と拝島駅とを結ぶ系統が二宮、小川を経由するものもありますが、多くは福生駅とイオンモール日の出または日の出折返場を結ぶ系統となっています。



市内外連絡路線

系統	起点	終点	経由地
ひ07	京王八王子駅	秋川駅	戸吹北工業団地・サマーランド
五10	武蔵五日市駅	数馬	十里木・本宿役場前・笛吹入口
五14	武蔵五日市駅	弘沢の滝入口	十里木・本宿役場前
五18	武蔵五日市駅	藤倉	十里木・弘沢の滝入口・小岩
五20	武蔵五日市駅	つるつる温泉	幸神・松尾
五21	武蔵五日市駅	松尾	幸神
五30	武蔵五日市駅	福生駅	日の出折返場・菅瀬橋・草花
五34	秋川駅	福生駅	秋川四丁目・瀬戸岡・草花
五36	武蔵五日市駅	上川露園	五日市高尾・総代入口
五40	拝島駅	武蔵五日市駅	秋川駅
五滝10	武蔵五日市駅	数馬	本宿役場前・弘沢の滝・笛吹入口
五里10	武蔵五日市駅	数馬	本宿役場前・弘沢の滝・やすらぎの里
五里18	武蔵五日市駅	藤倉	本宿役場前・弘沢の滝・やすらぎの里
秋61	京王八王子駅	秋川駅	戸吹スポーツ公園入口・雨間
秋62	京王八王子駅	イオンモール日の出	戸吹スポーツ公園入口・雨間・秋川駅
小06	小作駅西口	秋川駅	友田・菅生高校・菅瀬橋
小07	小作駅西口	阿伎留医療センター	菅生高校
小13	小作駅西口	菅生高校	小作坂下・友田・菅生
小14	小作駅西口	菅生高校	菅生学園学びの城
小15	小作駅西口	菅生学園学びの城	菅生
菅10	福生駅	菅生高校	菅瀬橋
拝01	拝島駅	阿伎留医療センター	秋川駅・イオンモール日の出
福20	福生駅	武蔵五日市駅	二の宮・あきる野市役所
福21	福生駅	秋川駅	二の宮・あきる野市役所
福23	福生駅	阿伎留医療センター	瀬戸岡・秋川駅
福27	福生駅	武蔵五日市駅	阿伎留医療センター
福28	福生駅	武蔵五日市駅	イオンモール日の出・医療センター西
急行	小作駅	菅生学園学びの城	(直通)
急行	小作駅	菅生高校	(直通)
急行	小作駅	菅生高校	菅生学園学びの城
急行	武蔵五日市駅	都民の森	笛吹入口・数馬

市内完結路線

系統	起点	終点	経由地
五15	武蔵五日市駅	上養沢	十里木・車道
五37	秋川駅	武蔵五日市駅	山田
菅01	秋川駅	菅生高校	秋川四丁目・菅瀬橋
菅02	秋川駅	菅生高校	菅生学園学びの城
櫛52	武蔵五日市駅	上養沢	十里木・秋川深谷瀬音の湯
急行	秋川駅	菅生高校	(直通)
急行	秋川駅	菅生高校	菅生学園学びの城
急行	秋川駅	菅生高校	(直通)
急行	秋川駅	菅生高校	菅生学園学びの城

通過路線

系統	起点	終点	経由地
五32	福生駅	日の出折返場	永田橋・草花・菅瀬橋・中平井
五33	福生駅	小宮久保橋循環	草花・瀬戸岡・上賀多
高月01	拝島駅	戸吹	創価大正門東京富士美術館
高月02	拝島駅	純心女子学園	滝
高月03	拝島駅	工学院大学	純心女子学園
福22	福生駅	日の出折返場	瀬戸岡・秋川駅・イオンモール日の出
福25	福生駅	拝島駅	二の宮
福26	福生駅	日の出折返場	秋川駅・イオンモール日の出・医療センター西
福29	福生駅	イオンモール日の出	秋川駅

休校日運休

図 2-31 西東京バスの路線網

資料：西東京バス路線図、東京都内乗合バス・ルートあんない'24~'25年版（JTBパブリッシング）

¹⁵ 「五33」は、福生駅⇒小宮久保橋⇒福生駅の路線で、起終点がともに市外であることから、この分類に含めた。

◆ るのバスの路線網

るのバスの路線網は、以下の4種5ルートに分けることができます。

- ・「五日市→秋川」「秋川→五日市」ルート：秋川駅と武蔵五日市駅を起終点とし、両駅間を結ぶルート
 - ・「草花方面」ルート：秋川駅を起終点とし、草花方面を經由するルート
 - ・「小川方面」ルート：秋川駅を起終点とし、小川方面を經由するルート
 - ・「引田方面」ルート：秋川駅を起終点とし、引田方面を經由するルート
- このうち、秋川駅を起終点とする3つのルートは、片方向の循環ルートとなっています。

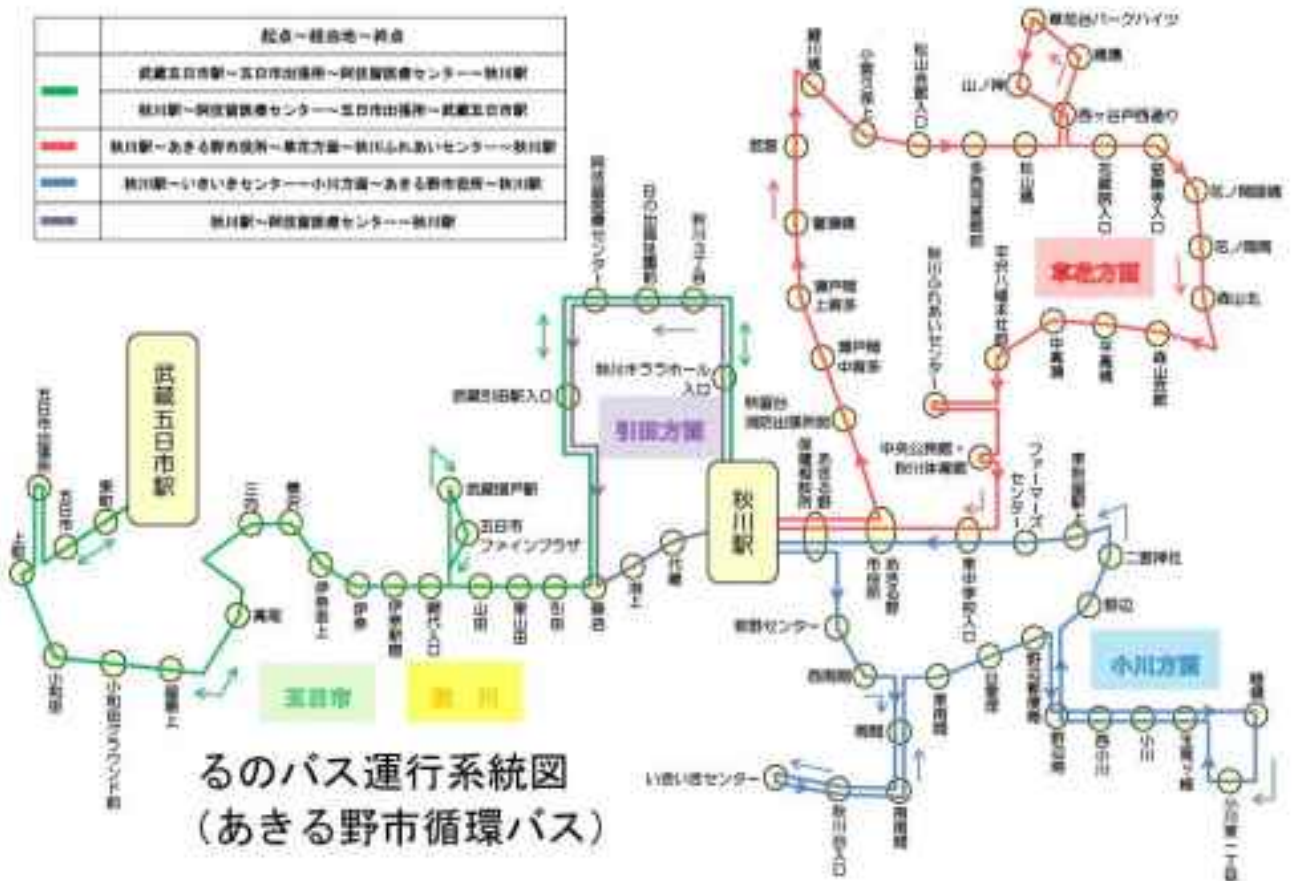


図 2-32 るのバスの路線網

2) 運行頻度

西東京バス及びびるのバスの運行頻度を見ると、東西方向の路線については福生駅～武蔵五日市駅間の永田橋通りを走行する各系統と、武蔵五日市駅以西の檜原街道を走行し、檜原村に至る各系統の運行本数が多くなっています。

南北方向の路線については、秋川駅北側（駅前大通り）や秋川街道を走行する系統などで運行本数が多くなっています。

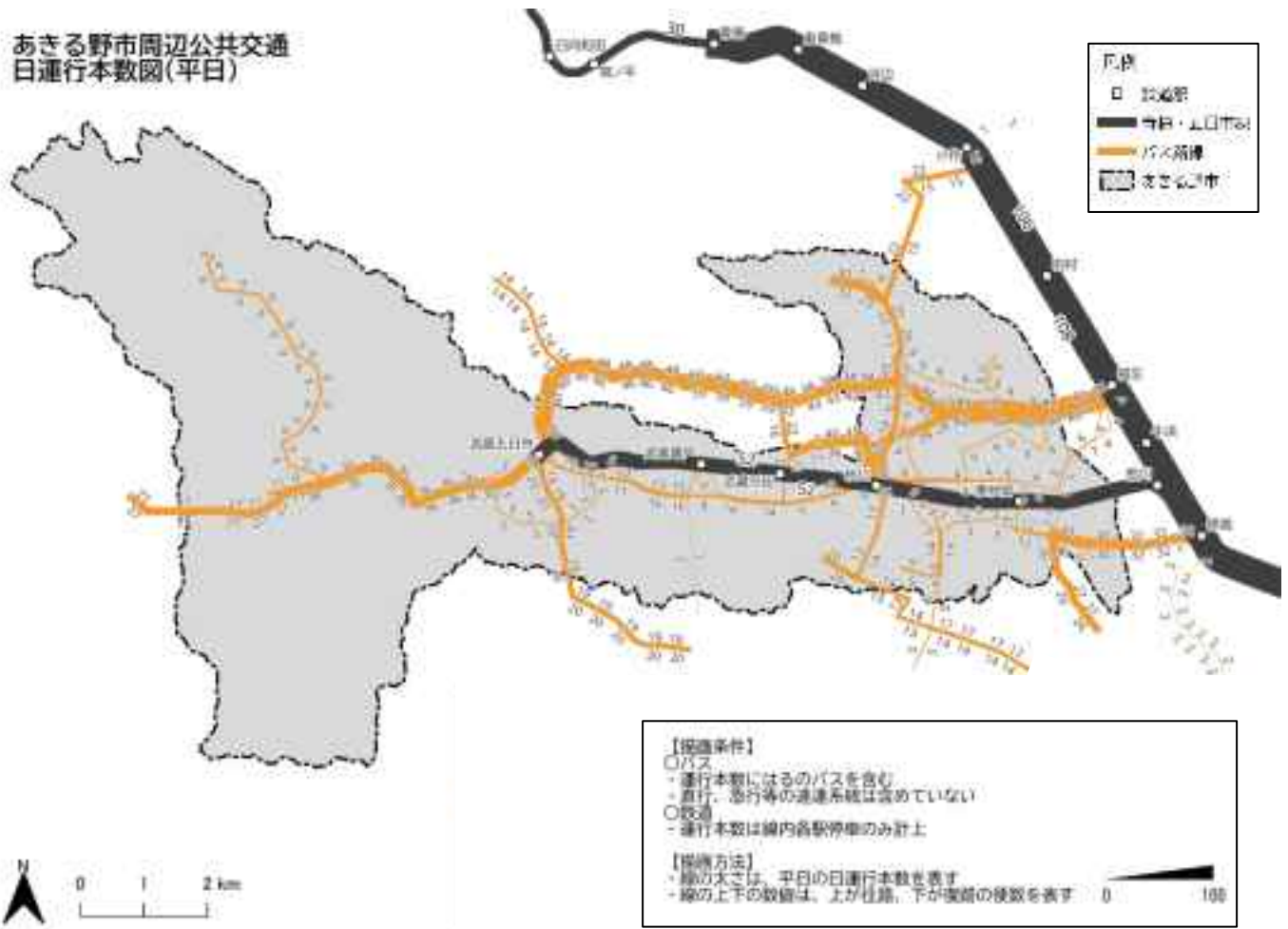


図 2-33 市内バスの運行頻度

資料：バスは公共交通オープンデータセンターから西東京バスのデータを取得し作成。鉄道は JR 東日本ホームページ時刻表から作成。

3) るのバスの利用状況

◆ 月間乗客数の推移

令和元年（2019年）5月以降を見ると、令和元年度の最大値は9月の3,070人/月でした。

令和2年（2020年）3月頃から新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、4月の緊急事態宣言発令により乗客数は大幅に減少し、5月には1,282人/月と近年最小となりました。

令和3年（2021年）になると乗客数は回復傾向となりますが、3月の2,745人/月が最大で、コロナ禍以前の水準には至りませんでした。

令和4年（2022年）3月からるのバス用車両を1台増備し、日当たり便数を18便から34便とする「るのバス増発・増便の公共交通実証実験」が開始され、実験開始直後の令和4年3月で3,540人/月と、令和元年9月を上回り、10月には4,311人/月と、実験前の最大値に比べ1.4倍にまで増加しています。

令和5年も増加傾向は継続し、6月には5,026人/月、以降も毎月4,000人以上の乗客数で推移しています。

なお、るのバスの月間乗客数については、休日の多い5月や1月に減少し、初秋（9～10月）頃にその年度の最大値を示す傾向があります。

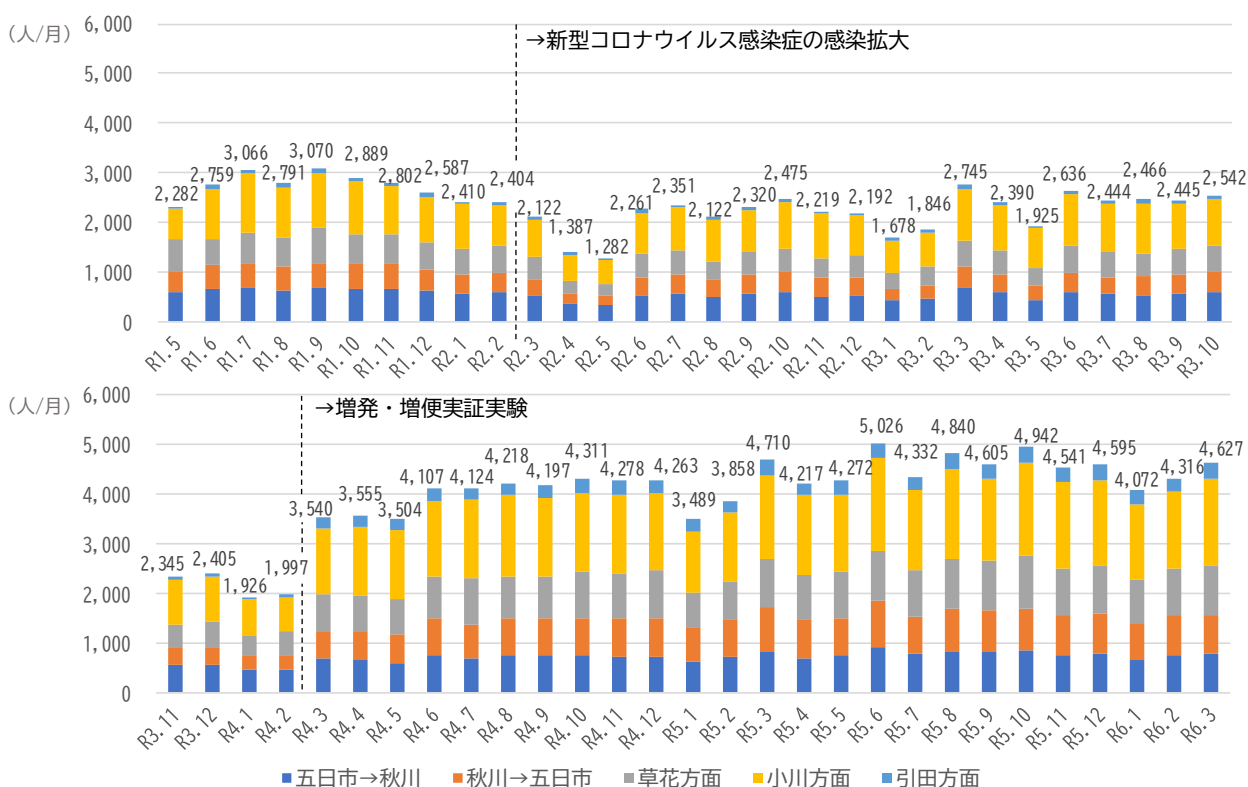


図 2-34 るのバス月間乗客数の推移（令和元年5月～令和6年3月）

◆ ルート別利用状況

各年度*中のルート別日平均乗客数を見ると、いずれにおいても乗客数が最も多いのは小川方面ルートで、以下、草花方面ルート、五日市→秋川ルート、秋川→五日市ルート、引田方面ルートの順となっています。

増発・増便の実証実験を開始した令和4年(2022年)3月を含む令和3年度(2021年度)は、1か月だけながら増発・増便の効果が顕れ、全てのルートにおいてコロナ禍前の令和元年度(2019年度)と同等またはそれ以上となっています。

さらに、年度内を通じて増発・増便となった令和4年以降は、各ルートとも令和元年に比べ増加しています。令和元年度と令和5年度(2023年度)を比較すると、とくに引田方面ルートの伸びが著しく3.5倍、以下、小川方面ルート:1.8倍、秋川→五日市ルート・草花方面ルート:1.7倍、五日市→秋川ルート:1.2倍となっており、全体としては約1.7倍の伸びとなっています。

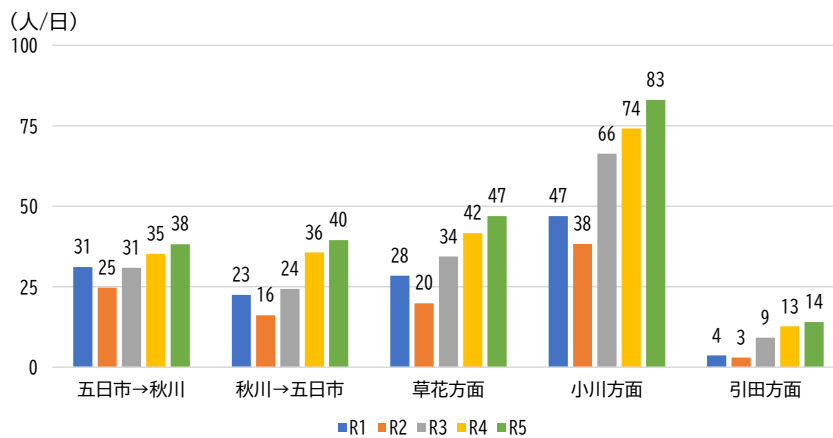


図 2-35 ルート別年度別日平均乗客数の推移

※令和元年度は令和元年5月～令和2年3月



図 2-36 るのバスの路線網 (再掲)

4) 市負担額の推移

バスに関わる市補助額の推移を見ると、生活バス路線関係経費（路線バス補助）、循環バス関係経費（るのバス）ともに令和2年度（2020年度）までは概ね増加傾向でしたが、以降は減少傾向にあります。

なお、生活バス路線関係経費（路線バス補助）は、令和2年度に大きく増加していますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によるものと思われます。

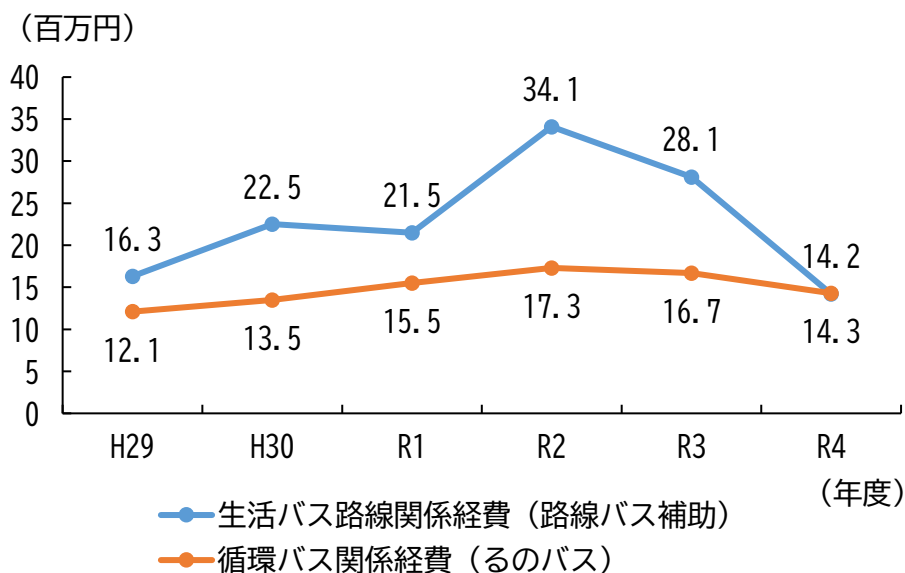


図 2-37 路線バス・るのバスに対する市負担額の推移

資料：あきる野市各会計歳入歳出決算書（平成29年度～令和4年度）

5. タクシー

1) タクシーの事業所の分布

市内には4つのタクシー事業所が分布しています。そのうち1つは介護タクシーの事業所です。

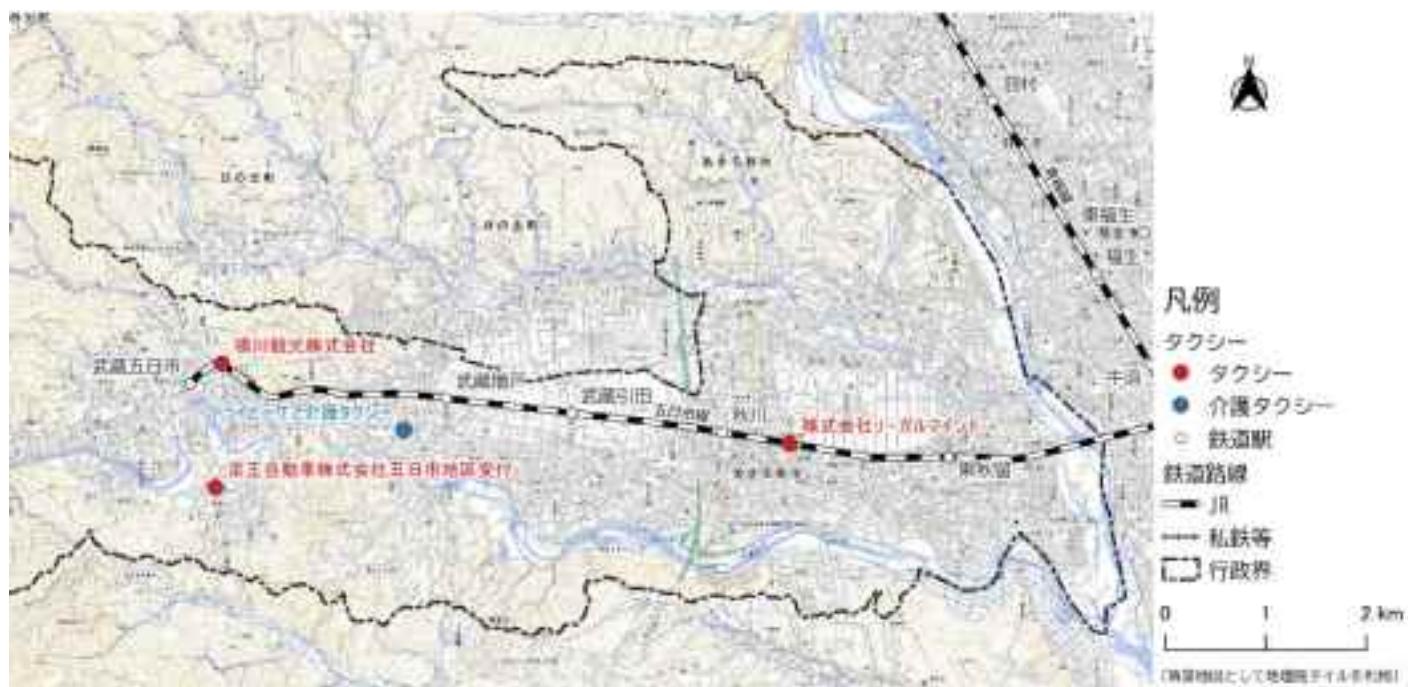


図 2-38 市内のタクシー事業所所在地

資料：iタウンページ

6. 地域の多様な輸送資源

1) レンタサイクル等（観光二次交通）

令和5年（2023年）7月の改正道路交通法施行に伴い、免許不要・ヘルメット努力義務の「特定小型原付」という区分が設定されたことで、電動自転車や電動キックボード（20km/h以下で走行）が急速に普及しています。

こうした社会潮流の変化もあり、本市にはこれまで武蔵五日市駅前にレンタサイクルがあるのみでしたが（表中①）、令和5年10月から12月まで、武蔵五日市駅周辺における「沿線まるごとモビリティツーリズム」実証の一環として、電動キックボード「LUUP」シェアリングサービスが行われました（表中②）。

また、これとは別に、同10月26日からは、武蔵五日市駅前のカフェにおいて電動キックボードのレンタルも行われています（表中③）。

表 2-5 武蔵五日市駅前におけるレンタサイクル等の実施状況

	事業名	実施主体	概要	料金	備考
①	東京溪谷サイクリング	東京裏山ワンダーランド（東京裏山ベース）	武蔵五日市駅前、瀬音の湯付近の2か所にポート設置	330円/30分、上限3,500円/日 1日パス：3,500円/日	
②	「沿線まるごとモビリティツーリズム」の実証	鉄道横断型社会実装コンソーシアム JTOS	特定小型原付6台（1ポート）シェアリング、24時間営業	60分ごとに900円 ※有料（500円）で事前予約可能	2023/10/18～12/2
③	電動キックボード貸出	do-mo factory blan.co	特定小型原付、一般原付レンタル、11:00～17:00	3時間：4,500円、6時間：9,000円 ※電動キックボードレンタル、ヘルメット、自賠責、任意保険料込、税別	外国人の方のみの場合、ガイドツアー形式



図 2-39 武蔵五日市駅前ポートの状況（左：①・②、右：③）

2) 移送サービス（福祉有償運送）

あきる野市社会福祉協議会（以下「社協」という。）ケアセンターでは、移動が困難で、公共交通機関等を利用できない高齢者、障害者などを対象に、市民の協力を得て病院への送迎サービスを実施しています。

<移送サービスの概要>

○対象者

- ・社協の会員で、高齢、身体の障がい、疾病等により移動が困難で、公共交通機関等を利用できず、送迎の援助を必要とする方

○利用時間

- ・平日 9:00～17:00

○利用料

- ・1,000 円（30 分～1 時間）
- ・以降、30 分につき 500 円加算



図 2-40 移送サービスの車両

出典：社協ケアセンターホームページ

3) 送迎バス等

◆ 通年運行

市内を通年で運行している送迎バスは、主に病院やゴルフ場などの施設送迎バスがあります。

また、私立学校（市外を含む）や特別支援学校、遠距離通学支援、スイミングスクールのスクールバスも運行されています。



図 2-41 各施設の立地状況（通年運行）

資料：各施設・学校ホームページ

表 2-6 主な施設送迎バス、スクールバス（通年運行）

	区分	運行主体	概要
1	施設送迎バス	大久野病院	<ul style="list-style-type: none"> ・日の出町に立地する病院（リハビリテーションが中心）が送迎バスを運行 ・武蔵五日市駅～病院間を運行 ・11本/日運行（片道約10分） ・運行時間は8:30～17:08
2		東京五日市カントリー倶楽部	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市網代に立地するゴルフ場が送迎バスを運行 ・武蔵増戸駅～ゴルフ場間を運行 ・平日は12本/日、休日は13本/日運行 ・運行時間は7:05～16:50（平日）、7:00～17:10（休日）
3	スクールバス	秋川文化スイミングスクール	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市上代継に立地するスイミングスクールがスクールバスを運行 ・曜日により、運行コースが異なる
4		菅生学園 ¹⁷ 初等学校	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市菅生に立地する私立学校がスクールバスを運行 ・4つの運行コース（青梅、昭島・拝島、八王子、みなみ野・高尾）のうち、みなみ野・高尾コースが秋川駅を經由
5		東京都立あきる野学園	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市上代継に立地する特別支援学校がスクールバスを運行 ・知的障害教育部門高等部以外の生徒が利用可能（運行コース等は不明）
6		市立五日市小学校（あきる野市）	<ul style="list-style-type: none"> ・小宮地区の児童の通学支援のため、市が委託によりスクールバスを運行（五日市小学校～小宮地区（乙津、養沢）間）
7		帝京八王子中学校・高等学校	<ul style="list-style-type: none"> ・八王子市上川町に位置する私立学校がスクールバスを運行 ・3つの運転コース（箱根ヶ崎・羽村・秋川、西八王子・高尾・川原宿、八王子駅南口・平岡町・櫛原町）のうち、箱根ヶ崎・羽村・秋川コース（箱根ヶ崎駅～羽村駅～秋川駅～山田会館～学校）のうち下線部があきる野市内に立地
8	聖パウロ学園高等学校	<ul style="list-style-type: none"> ・八王子市下恩方町に位置する私立学校がスクールバスを運行 ・2つの運行コース（高尾、秋川）のうち秋川コースが秋川駅発着 	

資料：各施設・学校ホームページ

¹⁷ 東海大学菅生高等学校及び同中等部もスクールバスを運行しているが、八王子駅～学校間直通のみであり、あきる野市内には停車しない。

◆ 期間限定運行

市内を期間限定で運行している送迎バスは、懐石料理店への送迎バスや、観光シーズンに合わせた観光シャトルバスがあります。



図 2-4 2 各施設の立地状況 (期間限定運行)

資料：黒茶屋、南沢あじさい山、秋川溪谷あじさいまつり各ホームページ

表 2-7 主な施設送迎バス、観光シャトルバス (期間限定運行)

区分	運行主体	概要
1 施設送迎バス	黒茶屋	<ul style="list-style-type: none"> ・あきる野市小中野に立地する懐石料理店が送迎バスを運行 ・ゴールデンウィークの土日祝日や夏期限定で、武蔵五日市駅～店舗間の無料シャトルバスを運行 (令和6年実績) ・運行時間はGWでは10:30～16:00、夏期では10:30～16:00 (平日)・17:00 (土日祝日)
2 観光シャトルバス	南沢あじさい山運営委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・あじさいの開花シーズン中、武蔵五日市駅～南沢あじさい山間の「南沢あじさい山シャトルバス」を運行 ・6月14日～6月30日の期間限定運行 (令和6年実績) ・運行時間は9:00～16:45で1日15往復 (令和6年実績) ・料金は令和元年が片道250円、令和4年、5年、6年が片道300円 (令和2年、3年は中止)
3	秋川溪谷あじさいまつり実行委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・「秋川溪谷あじさいまつり」の開催期間中、わんだフルネイチャーヴィレッジ～南沢あじさい山間のシャトルバスを運行 ・令和6年は6月22日、23日の2日間運行 ・運行時間は10:00～16:20で1日5往復 (令和6年実績) ・各便乗車定員13名 ・シャトルツアーバスチケット2,500円 (2大あじさいスポット入山・入園料+バス乗車料込)

資料：黒茶屋、南沢あじさい山、秋川溪谷あじさいまつり各ホームページ

第5節 公共交通に対する市民の意識とニーズ

1. 市民の意識とニーズについて

公共交通に対する市民の意識やニーズを、令和3年度に実施した「あきる野市の公共交通に関する市民アンケート調査」（以下、「R3 調査」という。）と、令和4年度に実施した「市民アンケート調査」（以下、「R4 調査」という。）の結果から整理します。

2. 公共交通の総合的な満足度・重要度

市で実施している施策について、それぞれの満足度と重要度※を見ると、「公共交通（公共交通体系の整備）」の重要度は、市の施策の中でも非常に高いですが、満足度は最も低くなっています。（R4 調査）

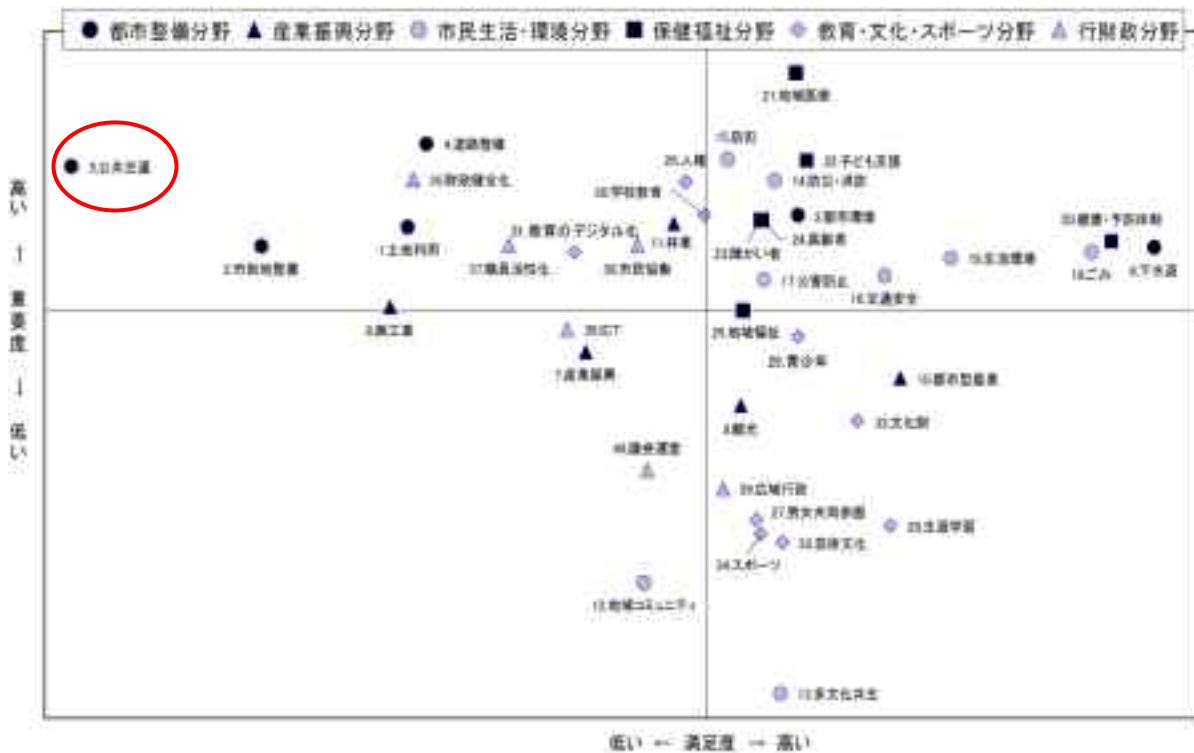


図 2-43 市の施策の満足度と重要度

※市で実施している40の施策について、それぞれの満足度と重要度を5段階（1～5）で評価しています。施策の評価結果のうち、「わからない」と「無回答」を除く、各施策の結果を数値化し、平均点を50点とした標準得点(偏差値)を算出して、ある施策の得点（評価結果）が全体の施策の中でどこに位置するかを示しています。

3. あきる野市に住み続けたくない主な理由

市外に移り住みたいと考えている人の理由として、「交通の便が良くないため」(74.4%)が最も多いです。(R4 調査)

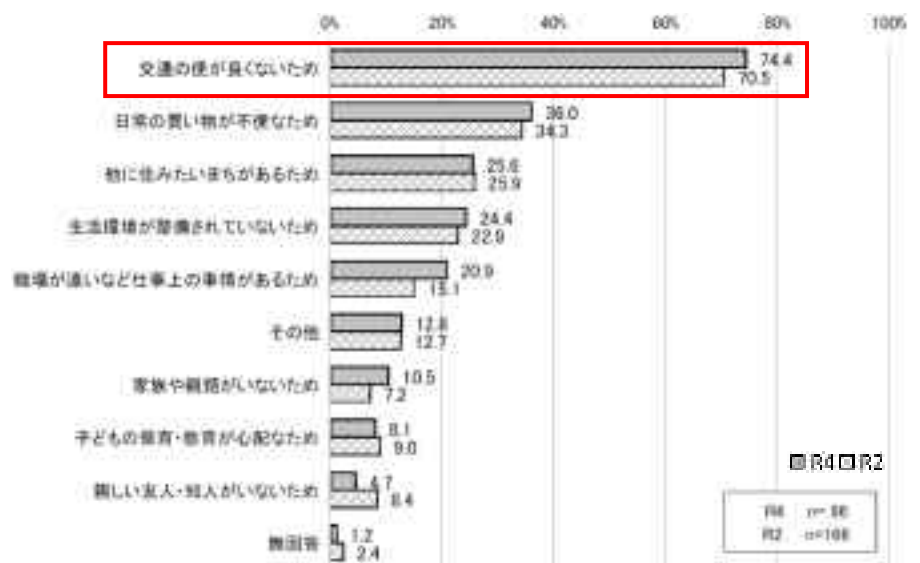


図 2-4 4 あきる野市に住み続けたくない主な理由 (3つまで回答)

4. あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか

「あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか」、という問いに対して、「交通が便利なまち」(34.4%)は、「保健・医療の充実したまち」「緑と水が豊かなまち」「災害に強く安全に住めるまち」に次いで4番目に多いです。

また、そのほか「高齢者や障がい者にやさしい福祉のまち」「子どもを育てるのに適したまち」「若者が定住したくなるまち」などの回答が多いです。(R4 調査)



図 2-4 5 あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか (3つまで回答)

5. 公共交通の利便性の評価

JR五日市線、路線バス（西東京バス）、るのバスについては、「定時性」について満足している利用者が多いです。一方、「便数」について不満を持っている利用者が多いです。（R3 調査）

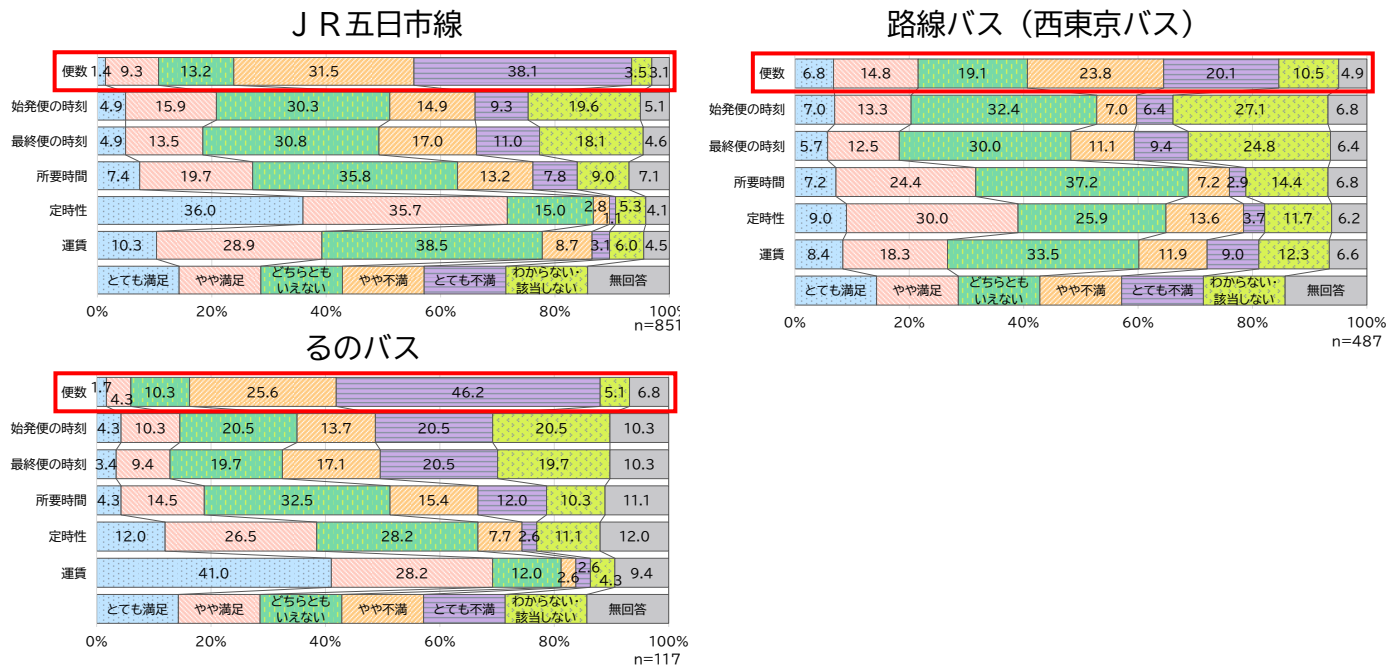


図 2-46 公共交通の利便性の評価

6. 公共交通の最低限必要な運行頻度

最低限必要な運行頻度として、るのバスは「1時間に1本程度」（約46%）が最も多く、次いで「30分に1本程度」（約39%）が多いです。

また、小型車両による定時定路線型交通についても、「1時間に1本程度」（約46%）が最も多く、次いで「30分に1本程度」（約39%）が多いです。

定時定路線で運行する交通手段に対しては、1時間に1本程度以上の運行が求められていることがうかがえます。（R3 調査）

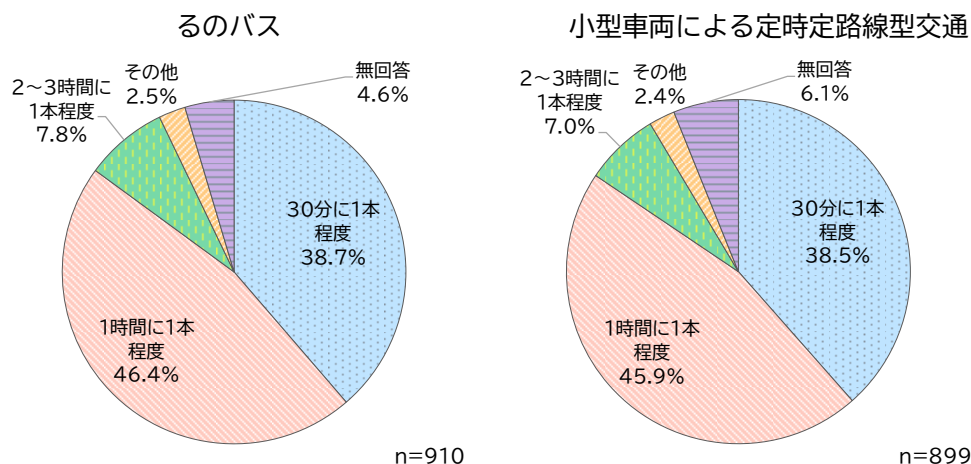


図 2-47 最低限必要な運行頻度

第6節 公共交通に関わるこれまでの取組

1. 公共交通空白地域への対応

1) 公共交通空白地域の分布状況

市内の多くは公共交通空白地域となっており、市西部の山間部だけでなく、住宅が多く立地する草花、野辺・小川、引田・湧上・代継、網代、入野・深沢などの一部においても公共交通空白地域が存在しています。

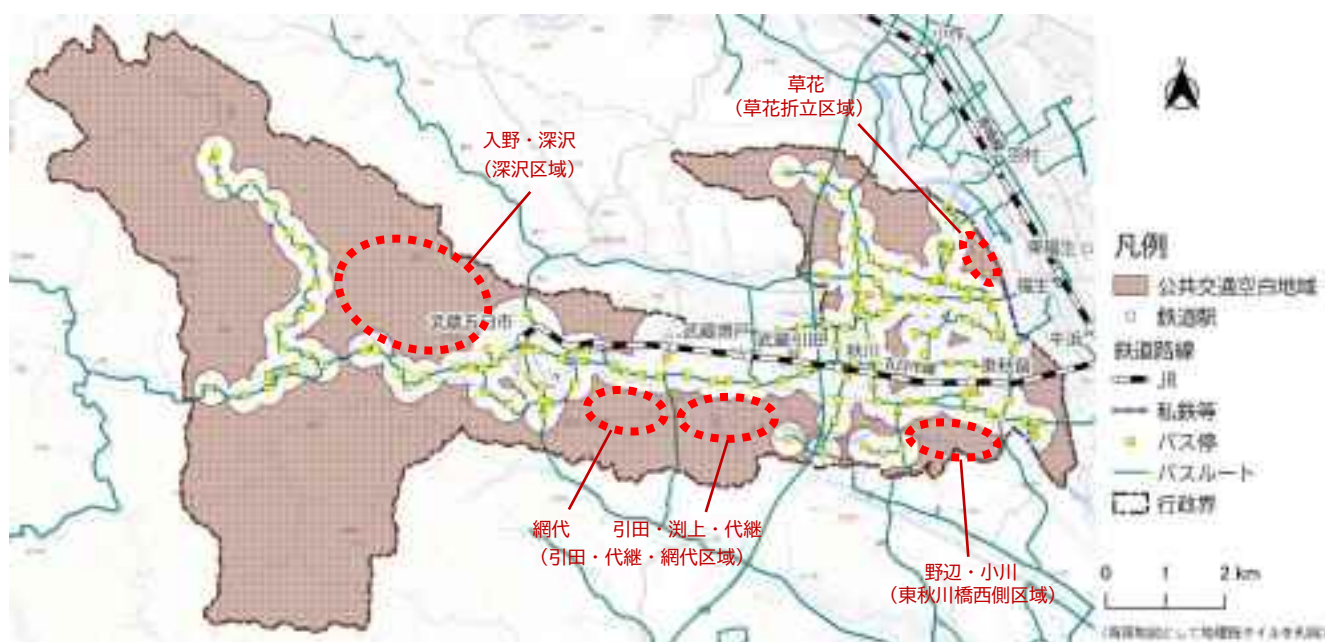


図 2-48 公共交通空白地域の状況

資料：国土数値情報（鉄道、バスルート、バス停留所）

注：鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏を除く地域を公共交通空白地域として抽出。図 2-48 中の赤い丸の点線は、公共交通優先検討区域のおおよその位置を示している。なお、図中の赤文字で示す地名は、公共交通優先検討区域が存在する区域のことを指しているが、必ずしも大字全域を公共交通優先検討区域と定義するものではない。

2) 公共交通空白地域対策等の実施状況

◆ 公共交通空白地域対策等（実証実験）の実施経緯

優先検討区域
の位置付け

「あきる野市公共交通のあり方検討報告書」（あきる野市、平成 29 年（2017 年）12 月）の中で、公共交通空白地域のうち、一定の範囲を有し、住宅が存在する深沢区域、引田・代継・網代区域、草花折立区域、東秋川橋西側区域の 4 区域は、「公共交通優先検討区域」と位置付けられ、優先的に対策を検討することとされました。



図 2-49 公共交通優先検討区域

ワークショップ
の開催

また、市内 6 地域（小宮・戸倉、五日市、菅生・草花、東秋留、秋川、増戸・引田）を対象としたワークショップを開催し、地域ごとの公共交通の利用状況や、交通面の課題等について、実態を伺うとともに、今後の公共交通の将来像等について意見をいただきました。

委員会の設置

平成 29 年度末には新たに「あきる野市公共交通検討委員会」を設置し、本市における持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通の課題の解消に資する施策についての検討が始まりました。

ワークショップ
の開催

平成 30 年度（2018 年度）には、4 区域 5 地域[※]の公共交通優先検討区域において、それぞれ 4 回のワークショップを開催するとともに、区域内にお住まいの方を対象としたアンケート調査を実施し、それぞれの区域において望ましい公共交通のあり方を検討しました。

※引田・代継・網代区域については秋川で分断され、地域的連続性・一体性に乏しいことから、引田・淵上・代継地域と網代地域とに分けてワークショップの開催や検討を実施

実証実験
の実施

これらの結果を踏まえ、令和元年度（2019 年度）以降、地域特性やニーズに応じた公共交通の実証実験を実施してきました。

表 2-8 実証実験の実施メニュー

	メニュー	対象区域	実施期間
1	タクシー利用補助	深沢区域	令和元年8月～令和2年1月
2	小型車両による定時定路線型交通	草花折立区域	令和2年9月～令和3年8月
3	デマンド型交通	引田・代継・網代区域	令和4年3月～
		東秋川橋西側区域	令和5年4月～
		草花折立区域	令和5年10月～

一方、るのバスについては、平成12年（2000年）10月の運行開始以降、1台で運行していましたが、増発・増便及び路線の拡大を望む声が多く寄せられていました。奥多摩町が保有する車両を長期間借り上げ、るのバスとして走行させることができるようになったことから、令和4年（2022年）3月から2台体制で、現行の各ルートを増発・増便する実証実験を行ってきました。

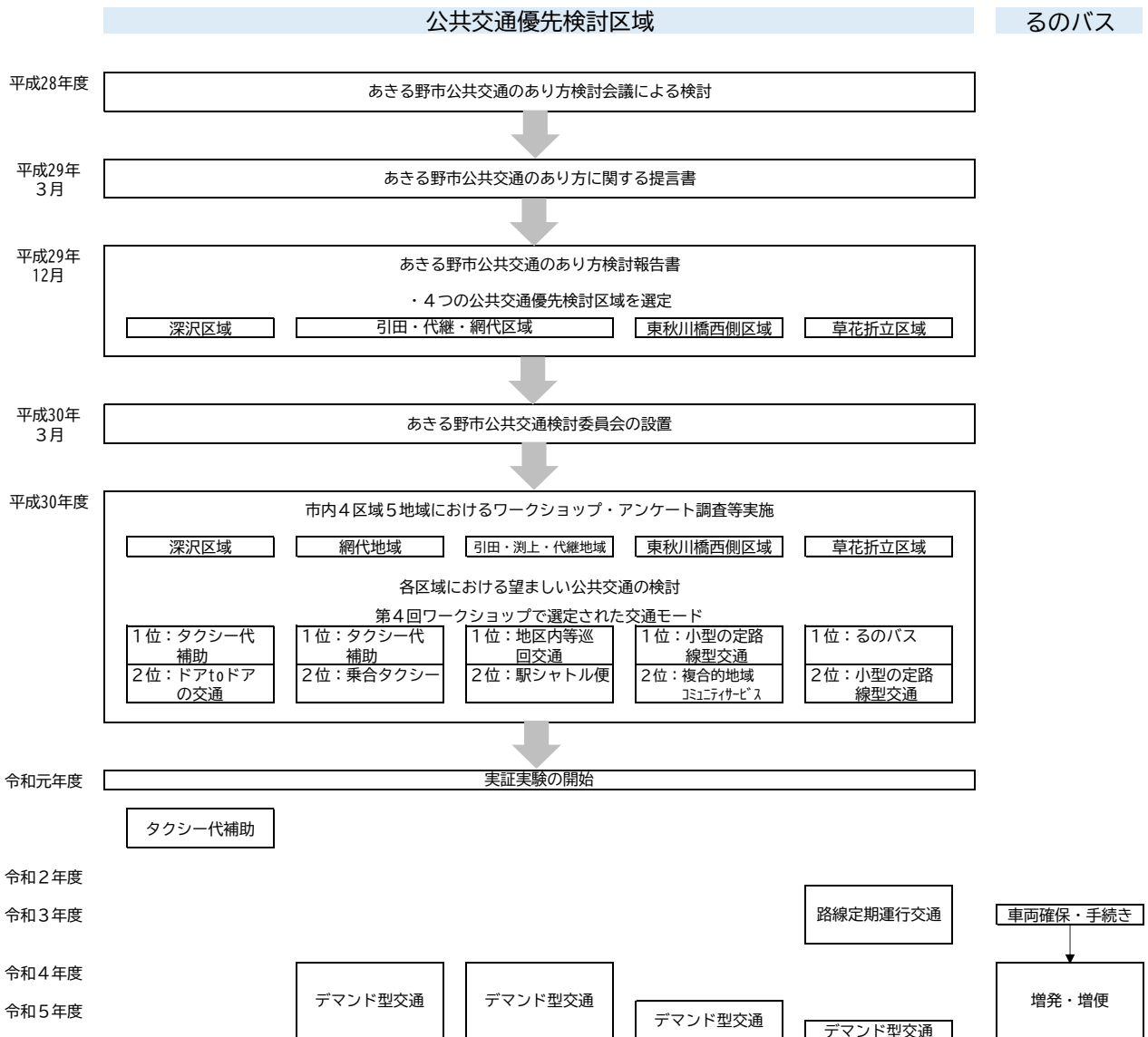


図 2-50 公共交通空白地域対策等（実証実験）の実施経緯

◆ 盆堀地域交通対策事業

小宮・戸倉地域の盆堀地区には公共交通手段が存在しておらず、小学校の閉校などをきっかけに、平成 25 年（2013 年）3 月から「盆堀地域交通対策事業」として「Bon Bori Go!」（以下、「盆堀号」という。）を運行しています。

盆堀号は、市が用意した車両を地域住民が主体となって運行する無償の自家用バスサービスで、高齢者の外出や子どもの遠距離通学などに利用されています。

市と市民の協働による新しい交通サービスとして運行されていますが、一方で運転手の高齢化が進んでおり、運転手の確保等が課題となっています。

<盆堀号の概要>

- ・ 運行：平日 3 便（無料）
- ・ 区間：盆堀地区最奥部から路線バス停留所までの区間を運行
- ・ 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（市の会計年度任用職員として雇用）
- ・ 運行計画：地域住民が作成、市と地域が協議し、決定



図 2-51 盆堀号の車両

2. 公共交通の利用促進、PR

1) 公共交通実証実験のPR動画の公開、会員登録の電子化

本市において公共交通実証実験を進めている「るのバス」及びデマンド型交通「チョイソコあきる野」の取組について、PR動画を作成し、本市ホームページへの掲載や、市役所内の広告モニターへの放映を行っています。

また、令和6年(2024年)6月からは、「チョイソコあきる野」の会員登録について、従来の郵送受付に加えてインターネット受付を開始しました。インターネットから申し込むことで、会員証の発行を待たずに会員登録完了後の即時利用が可能となりました¹⁹。



図 2-52 るのバス増発・増便、チョイソコに関するお知らせ

2) EVバス(電気バス)出発式、体験試乗会の開催

◆ 路線バス(西東京バス)の出発式

西東京バスは、東京都内における乗合路線バスとしては初となる大型EV路線バスを令和5年3月に導入しました。これを受けて、大型EV路線バスの出発式が市内にて開催されました。

◆ るのバスの出発式、体験試乗会

令和6年3月には、るのバスの新たな車両としてEVバスが導入されました。これを受けて、EVバスの出発式及び市民の方に実際に乗車していただく体験試乗会を開催しました。

¹⁹ インターネット会員登録の場合、登録完了後に届く受付完了メールを会員証として代用することが可能。



図 2-53 「るのバス」EVバス出発式の様子

3) あきる野夏まつり・産業祭におけるるのバスの臨時運行

「あきる野夏まつり」及び「産業祭」では、車ででの来場による会場周辺の混雑が見込まれることから、事前にパンフレットや広報紙にて公共交通の利用を促しています。通常、るのバスは土曜日や日曜日は運休となりますが、夏まつりや産業祭の開催時は臨時運行を実施しています。



図 2-54 産業祭パンフレット（一部抜粋）

資料：第27回あきる野市産業祭パンフレット

第3章 課題

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

本市の人口については、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) 環境配慮型・観光 MaaS「NIKKO MaaS」について

「NIKKO MaaS」は、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・観光コンテンツ等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。

<概要>

- ・開始日：2021年10月28日（木）
- ・対象エリア：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）
- ・事業者と主な役割：

事業者名	主な役割
東武鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「NIKKO MaaS」構築/運用 ・拝観・入場・体験商品管理
栃木県	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・EV・PHV カーシェア車両設置/運用
トヨタレンタリース栃木	



資料：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等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) 将来の土地利用を支える公共交通

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

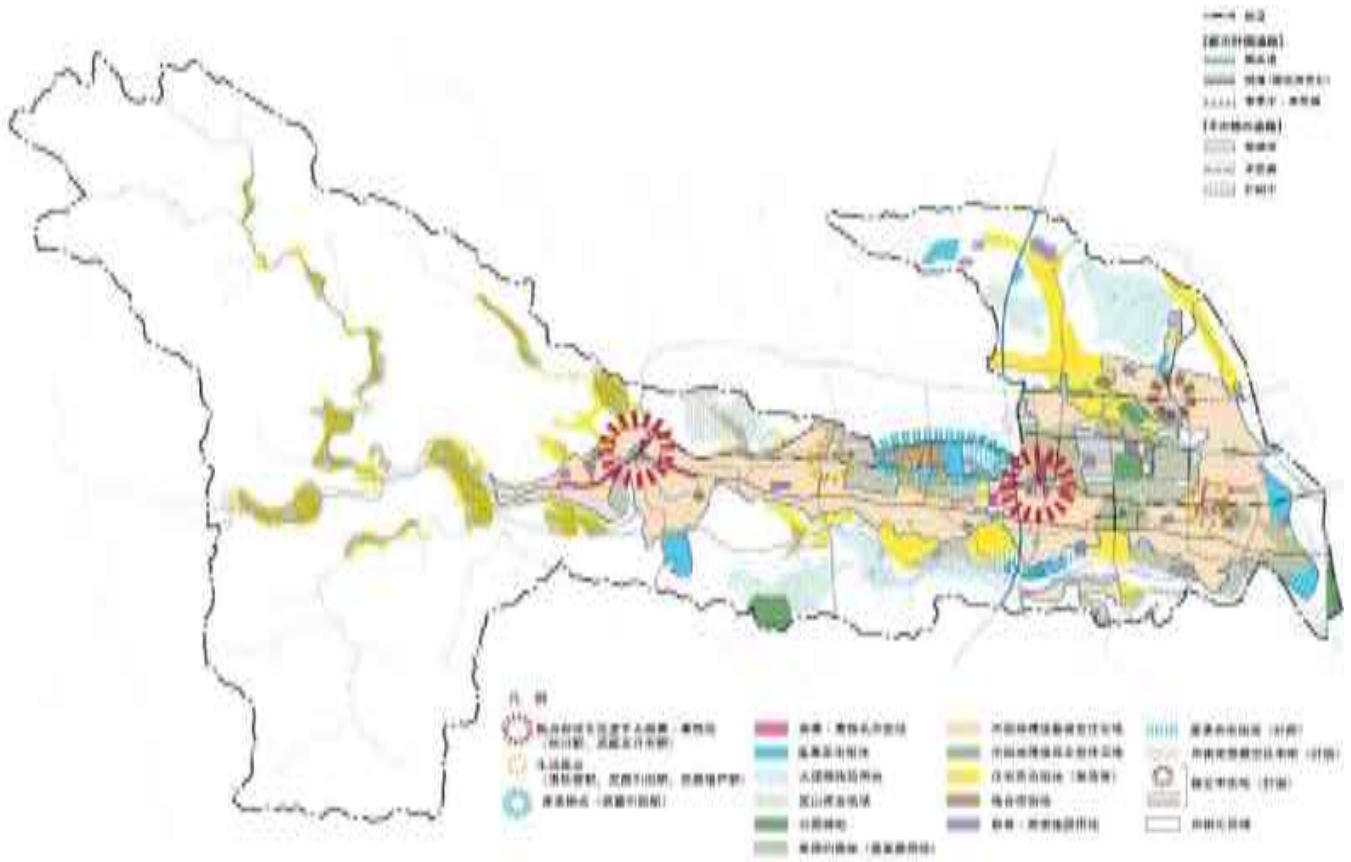


図 3-1 土地利用方針

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求められます。

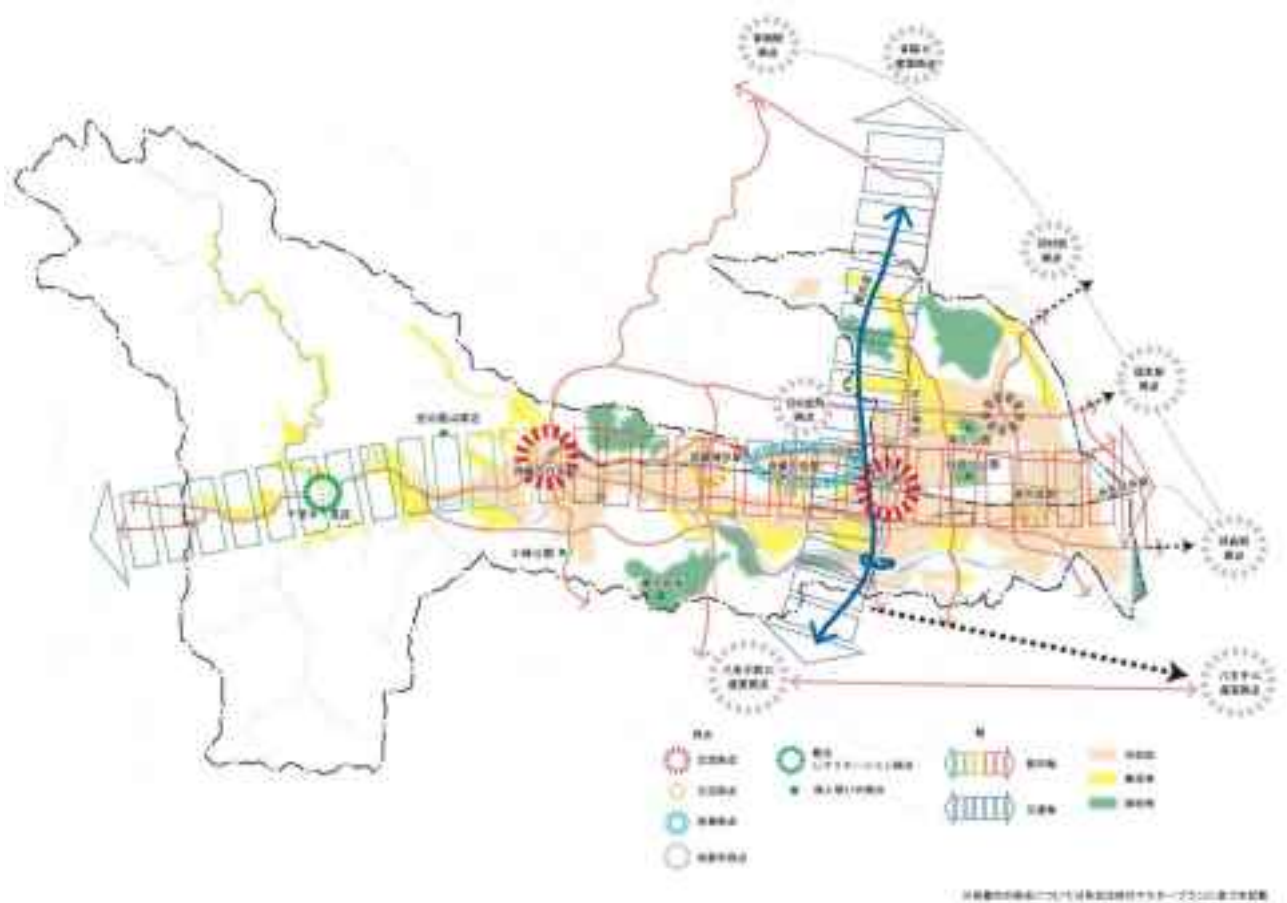


図 3-2 将来都市構造（再掲）

出典：あきる野市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

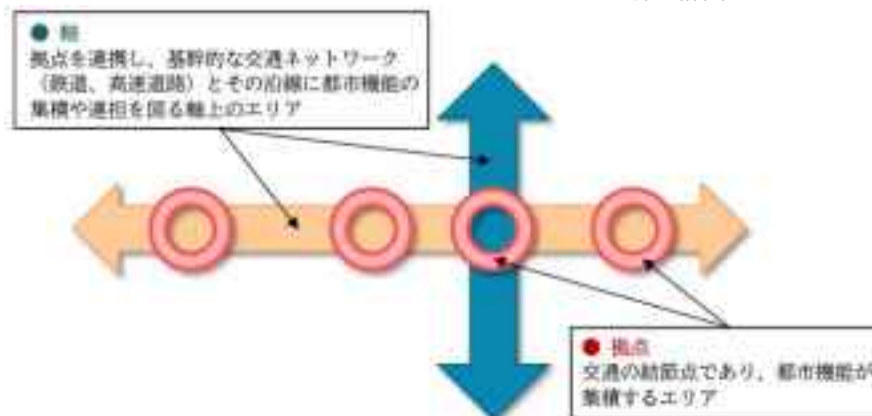


図 3-3 都市構造の「軸」と「拠点」のイメージ

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

あきる野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求められます。

（参考）武蔵五日市駅前拠点施設の整備計画について

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、武蔵五日市駅前市有地の一部に拠点施設の整備を予定しています。

市有地活用計画の基本理念「『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～」を実現するため、現在、設計作業を進めており、拠点施設には、中のひろば・五日市ラウンジ・外のひろば（仮称）をつくることとしています。



図 3-4 武蔵五日市駅前拠点施設の整備計画イメージ

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等を踏まえながら、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) 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。

2) 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。

3) タクシー

本市は地形の特性上、高低差や狭隘道路が市内に点在しています。

深沢区域で実施した「タクシー利用補助」の実証実験では、ラストワンマイルとしての利用パターンが主に見られました。

走行空間となる道路網の整備を進めるとともに、バス路線を通すことができない地域については、タクシー利用補助の導入を検討する等、地域特性に応じた対応が必要となります。

4) 鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域）

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可能性について検討してきました。

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求められます。

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、福祉有償運送や民間の施設送迎バス、スクールバスも複数運行されています。

地域の輸送資源として、公共交通による移動手段の確保とあわせて、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

公共交通に対する市民の意識とニーズからみえた課題を表 3-1 に示します。定時定路線で運行する交通手段の運行頻度の確保等、公共交通の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」として捉えてもらえる施策を講じる必要があります。

表 3-1 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」は、4 番目に多いです。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 3-2 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り、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、運営ではなく、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。それぞれの利用は伸びているものの、運行自体が地域に浸透していない状況です。

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求められます。

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ことが望まれます。

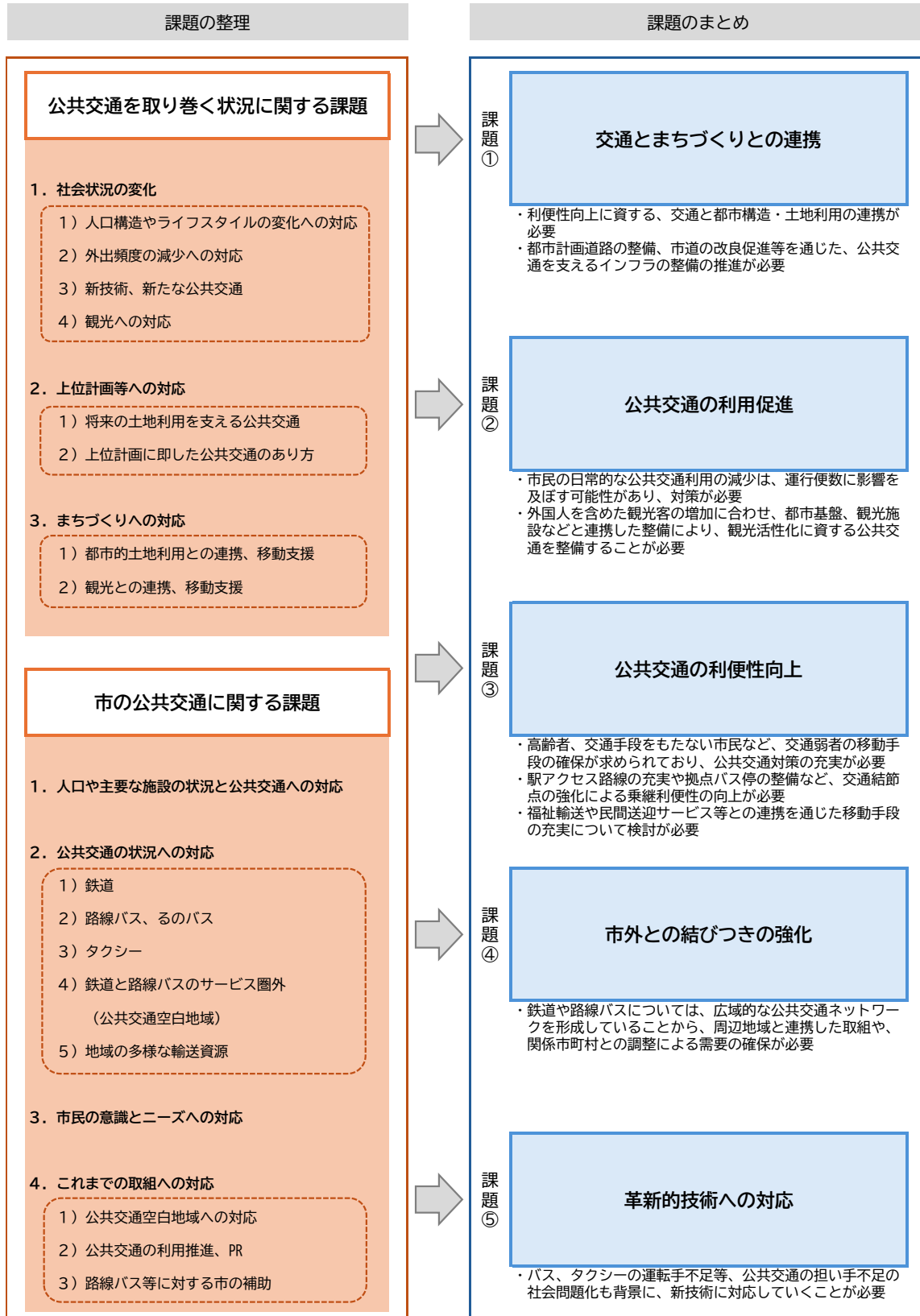
3) 路線バス等に対する市の補助

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等により、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

前のページまでの課題を基に、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。



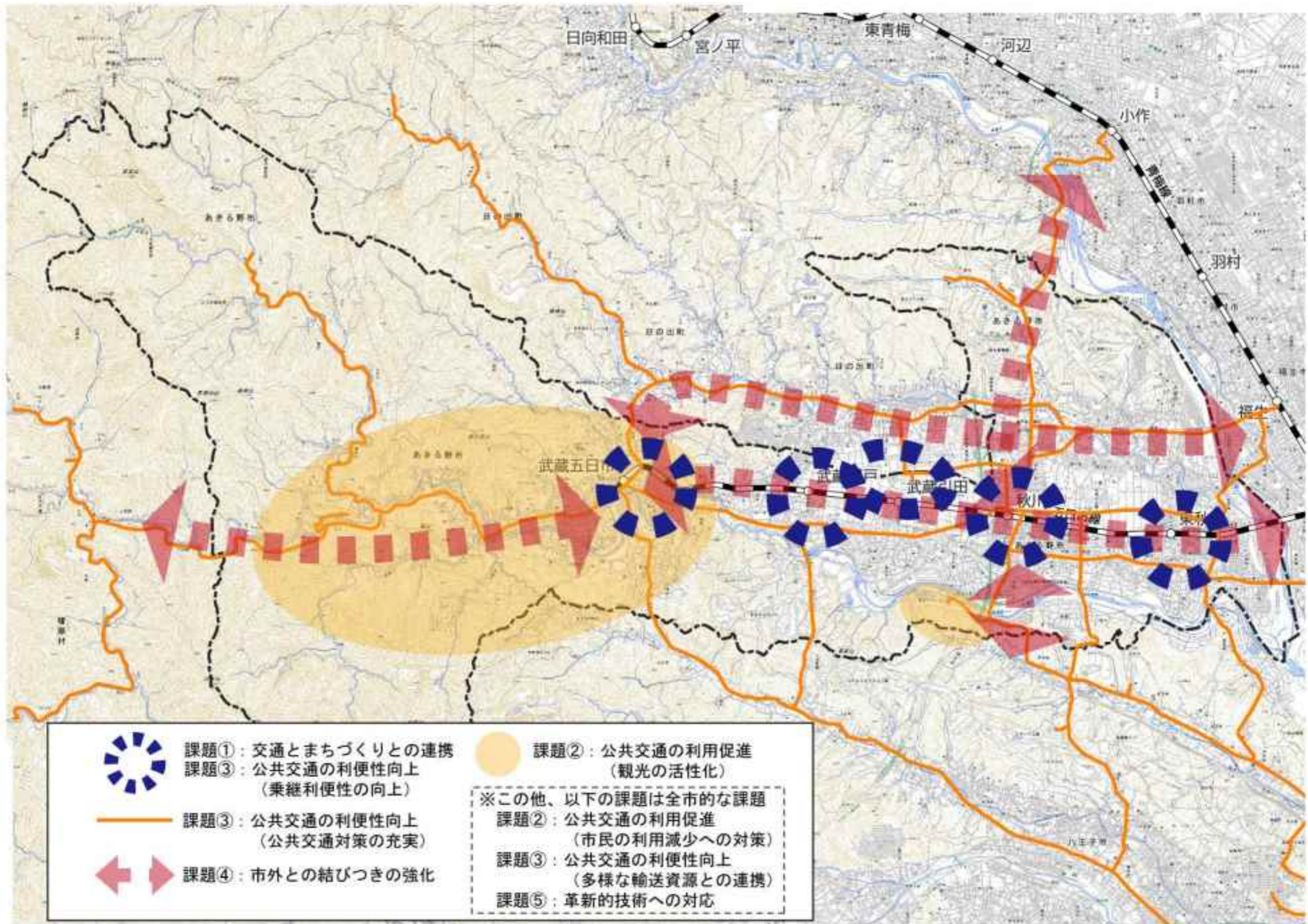


図 3-5 課題の分布イメージ

第4章 基本方針と目標

第1節 計画の基本方針

前章で取りまとめた課題を踏まえ、計画の基本方針を次のように設定しました。

<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

第2節 公共交通の役割と目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像

本市の上位計画に示されている生活圏を単位として、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、幹線バスネットワークを補完する「るのバスネットワーク」、さらに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、拝島駅等）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形成に向けた考え方

- ・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) 地域バスネットワーク形成に向けた考え方

- ・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) 地域交通の考え方

- ・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等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、デマンド型交通、タクシー、その他のコミュニティ交通を想定します。

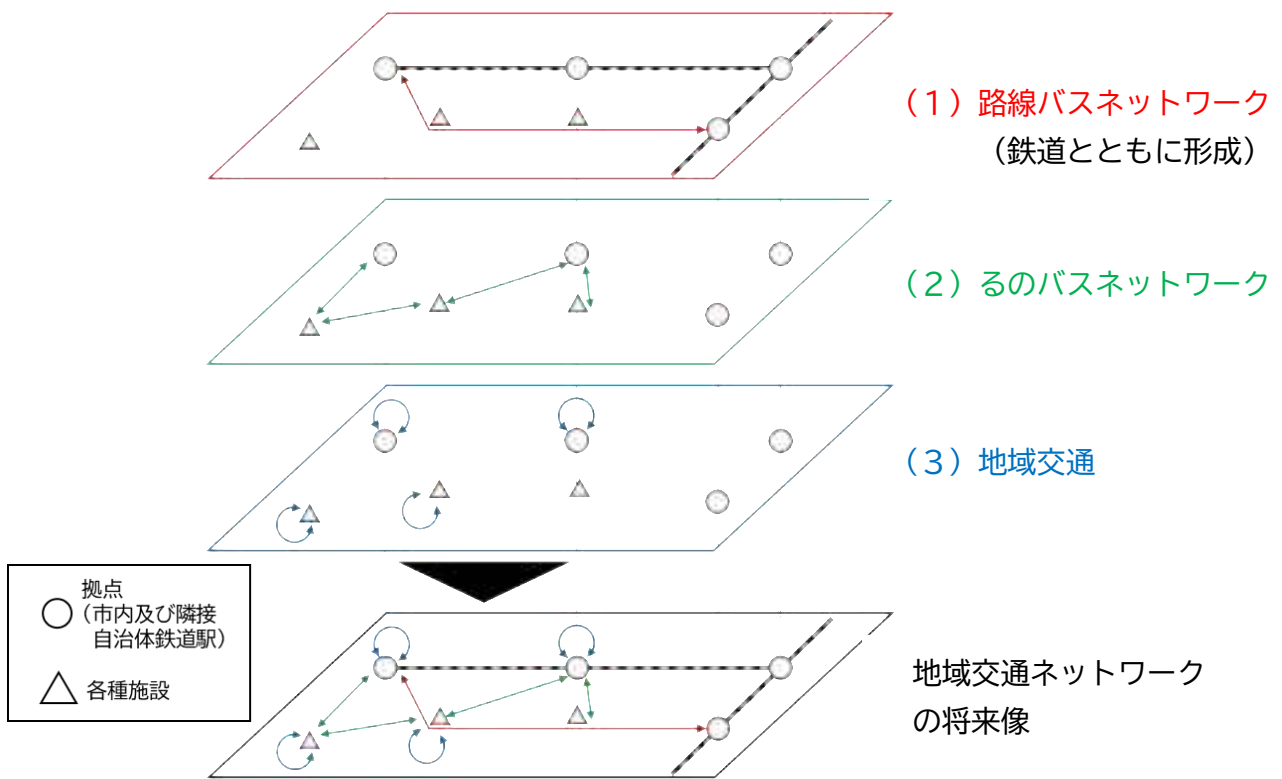


図 4-1 地域公共交通ネットワークの将来像のイメージ

第3節 計画の目標

地域公共交通の現状と課題及び本計画の基本方針を踏まえ、計画の目標を次のように設定しました。

<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。

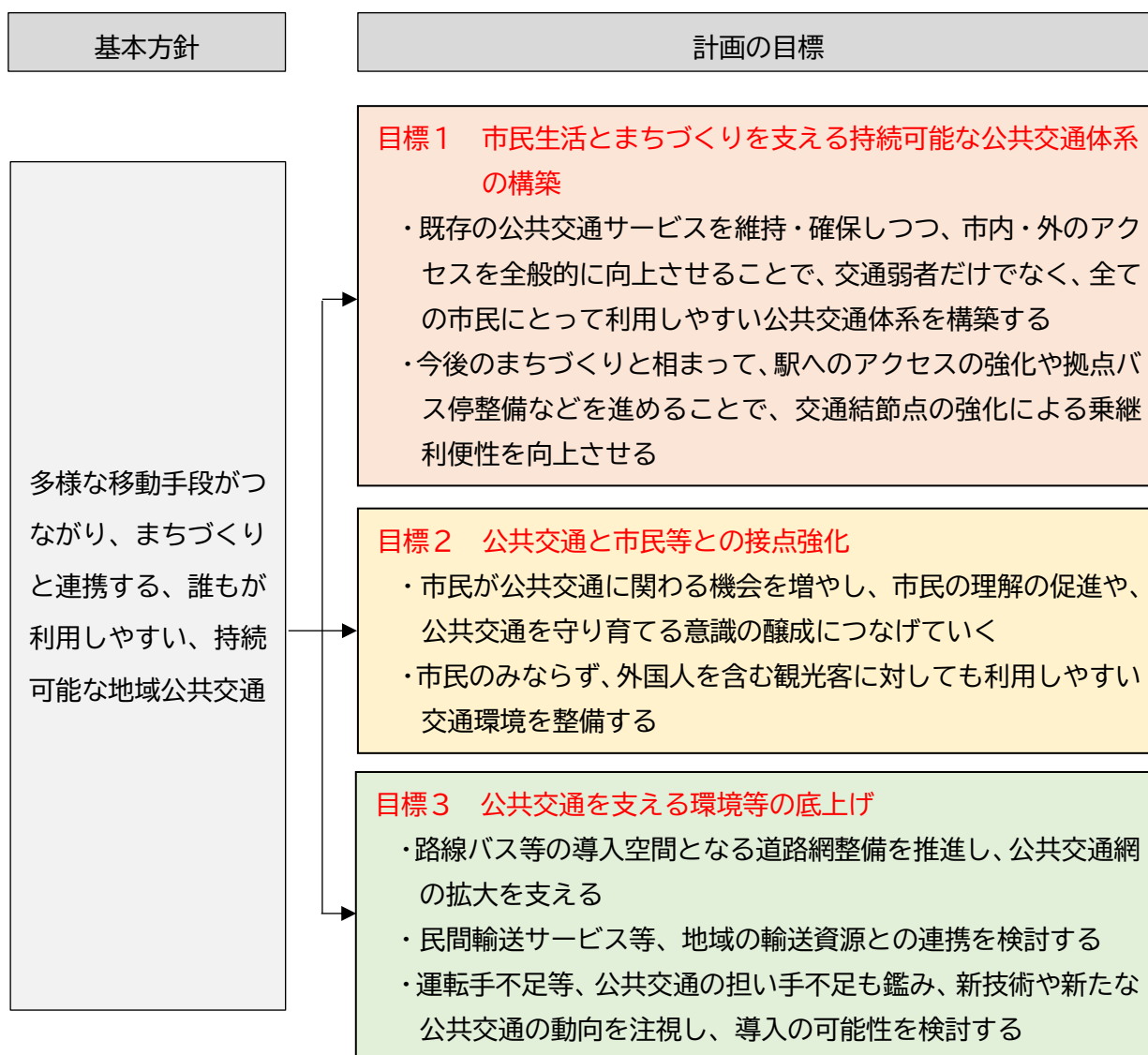


図 4-2 計画の目標