

## あきる野市における公共交通の現状

令和5年12月



# 目 次

1. 鉄道	1
1.1 駅別乗客数	1
1.2 駅別乗車人員の推移	2
2. バス	3
2.1 バス路線網	3
2.2 バス運行頻度	4
2.3 るのバスの利用状況	5
2.4 路線バス等に対する市補助額の推移	8
3. タクシー	9
4. 盆堀地域交通対策事業	10
5. 移送サービス（福祉有償運送）	11
6. 施設送迎バス等	12
6.1 通年運行	12
6.2 期間限定運行	13
7. 公共交通空白地域及びこれへの対応	14
7.1 公共交通空白地域の分布状況	14
7.2 公共交通空白地域対策等への対応（実証実験）	15



# 1. 鉄道

## 1.1 駅別乗客数

市内を通る鉄道路線は JR 五日市線のみであり、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 駅が存在する。

令和 4 年の乗車人員を見ると、秋川駅が 5,732 人/日と最も多い。秋川駅は市の中心地に位置し、他の公共交通機関（路線バス、コミュニティバス「るのバス」）との乗り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る。

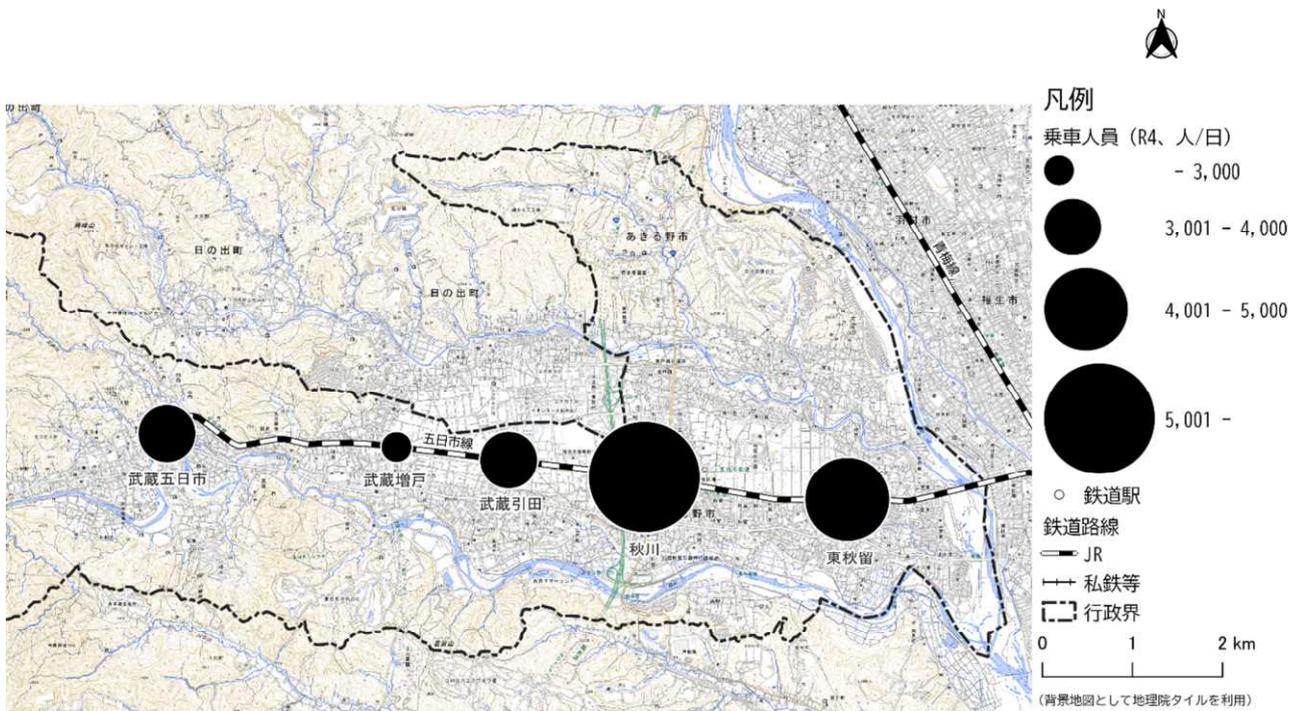


図 1-1 鉄道駅の位置と駅別乗車人員の状況

出典：国土数値情報、JR 東日本ウェブサイト

表 1-1 各鉄道駅における乗り継ぎ可能な公共交通機関

鉄道会社	路線	駅名	バス		タクシー
			路線バス	るのバス	
JR 東日本	五日市線	東秋留			○
		秋川	○	○	○
		武蔵引田		○	○
		武蔵増戸		○	○
		武蔵五日市	○	○	○

出典：西東京バス路線図、るのバス路線図（令和 5 年 12 月時点）、JR 東日本ウェブサイト（令和 5 年 12 月時点）

## 1.2 駅別乗車人員の推移

駅別乗車人員の推移についてみると、平成30年から令和2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るが、令和3年以降は増加傾向にある。平成30年に対する令和4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い。

これらの減少傾向は、新型コロナウイルス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るが、令和3年以降は回復傾向にあることがわかる。

また、武蔵引田駅のみ平成30年に比べ116.4%と、市内5駅中唯一増加傾向を示しているが、これは、令和4年からH.U. Bioness Complexが稼働開始した影響もあると考えられる。

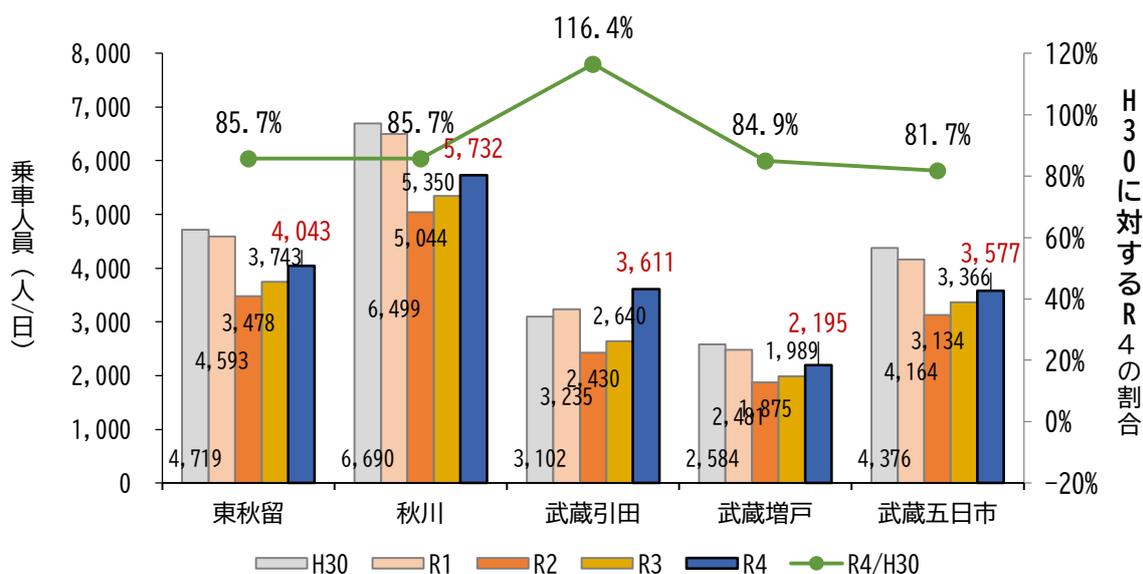


図 1-2 駅別乗車人員の推移

出典：JR 東日本ウェブサイト

注：武蔵引田駅については、現在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る。

## 2. バス

### 2.1 バス路線網

市内には西東京バス（路線バス）が運行しているほか、あきる野市のコミュニティバス「るのバス」が運行している。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る。

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、養沢など山間部を運行する路線も見られる。



図 2-1 バス路線の状況

出典：国土数値情報、るのバス路線図（令和4年12月時点）

## 2.2 バス運行頻度

西東京バス及び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い。

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い。

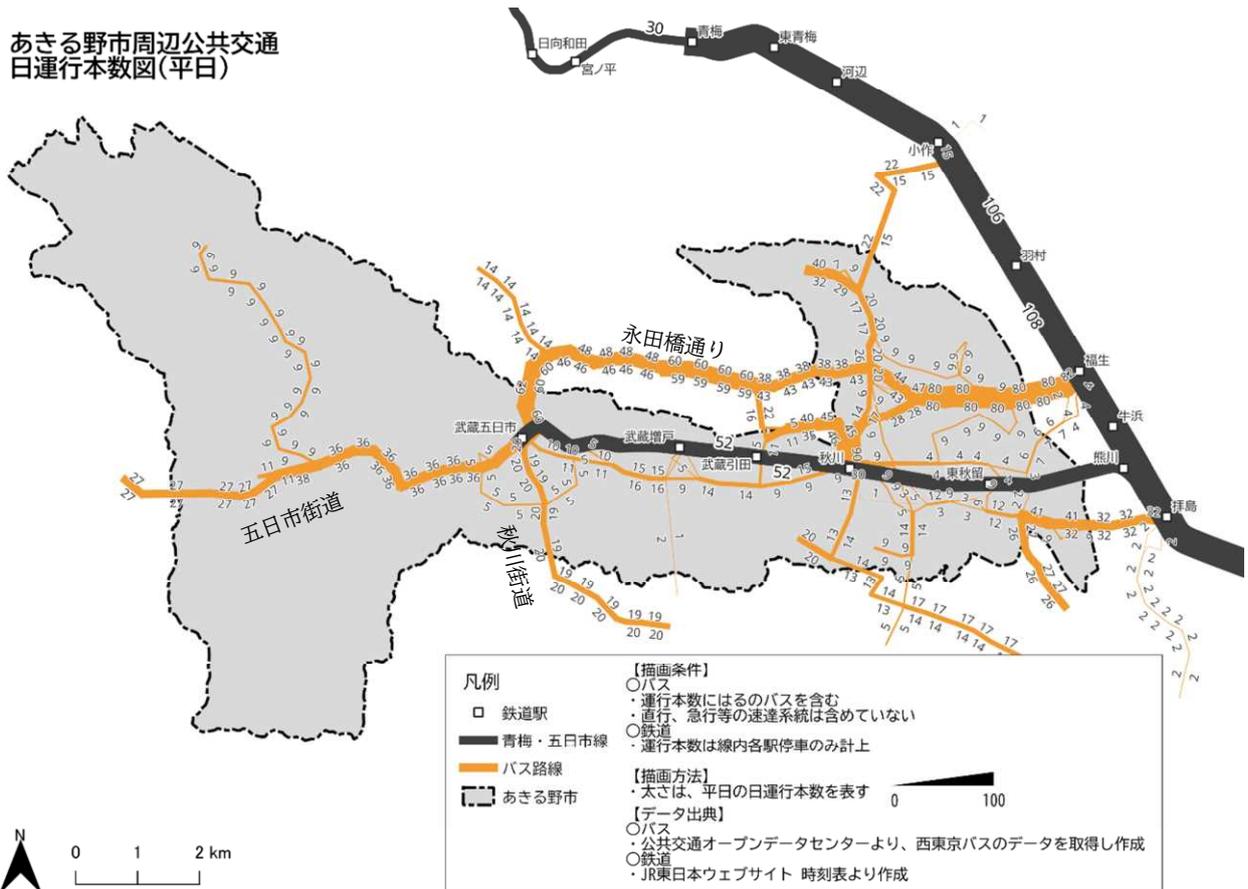


図 2-2 市内路線バスの運行頻度

出典：図中に記載のとおり

## 2.3 るのバスの利用状況

### (1) 月間乗客数の推移

るのバスの月間乗客数については、従前から休日の多い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る。

R1.5以降の動静をみると、令和1年度は9月に3,070人/月で最大となったが、R2.3頃からCOVID-19の世界的流行拡大に伴う外出自粛、さらにはR2.4.7の緊急事態宣言発令により、R2.4～5にかけて、乗客数は大幅に減少し、R2.5に1,282人/月で近年の最小値となった。

R3になると乗客数はある程度回復したものの、R3.6の2,636人/月が最大で、COVID-19以前の水準には回復しなかった。

R4.3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（40ページ参照）が開始され、実験開始直後のR4.3で3,540人/月と、R1.9の最大値を上回り、R5.6月には5,026人/月と、実験前の最大値に比べ1.6倍にまで増加した。

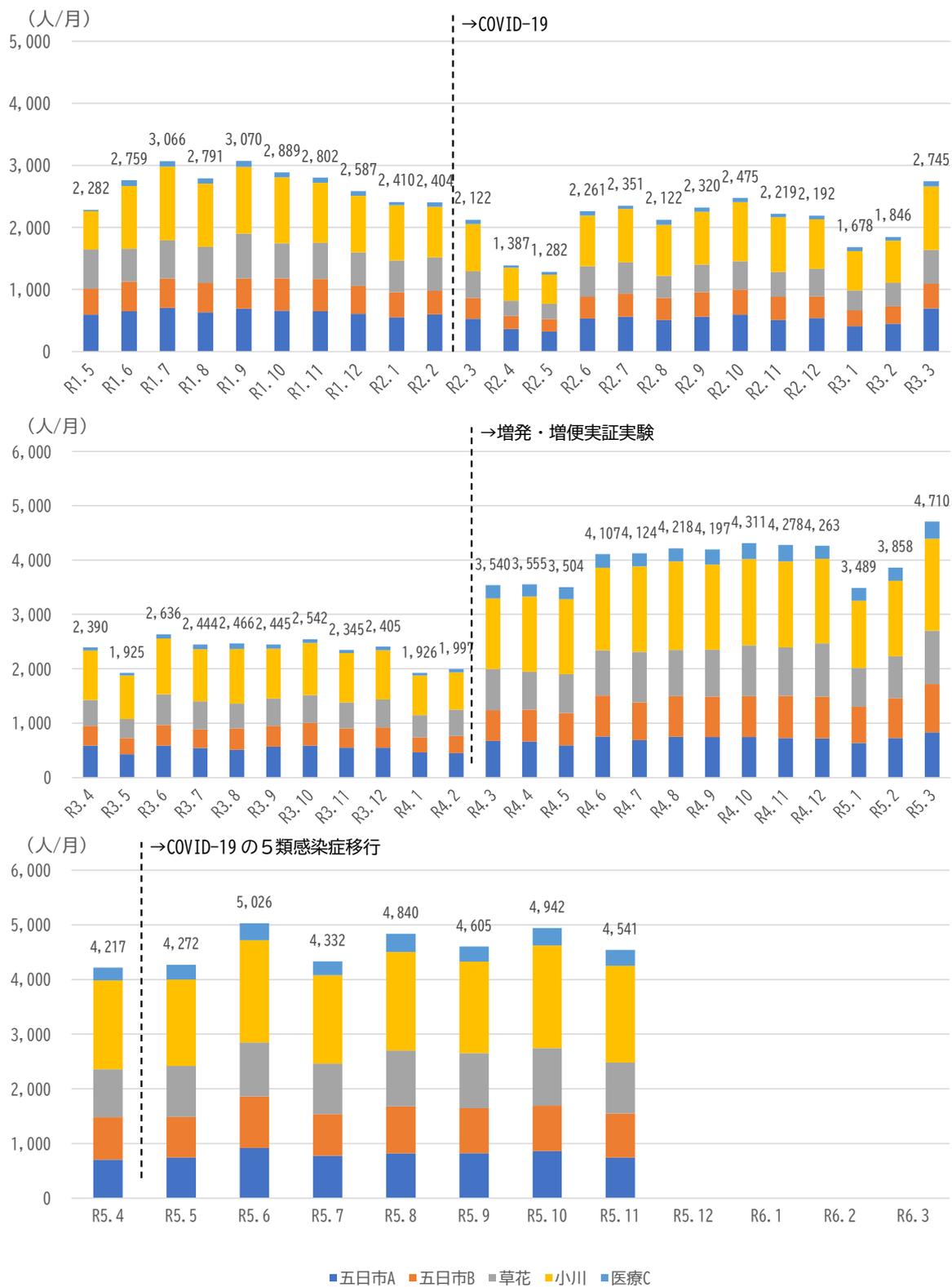


図 2-3 るのバス月間乗客数の推移<sup>1</sup>

出典：あきる野市資料

<sup>1</sup>るのバスのルート名は、五日市A：五日市→秋川コース、五日市B：秋川→五日市、草花：草花方面コース、小川：小川方面コース、医療C：秋川→阿伎留医療センター→秋川コース としている。

## (2) ルート別利用状況

各年度<sup>※</sup>中のルート別日平均乗客数を見ると、いずれの年度においても乗客数が最も多いのは小川ルートで、以下、草花、五日市、医療センターの順となっている。

増発・増便の実証実験が始まった R4.3 を含む R3 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 COVID-19 前の R1 年度と同等またはそれ以上となっている。

以後は各ルートとも R1 に比べ増加している。とくに医療センタールートの伸びが著しく 3.8 倍、以下、小川・五日市 B:1.8 倍、草花:1.7 倍、五日市 A:1.2 倍となっており、全体としては 1.7 倍である。

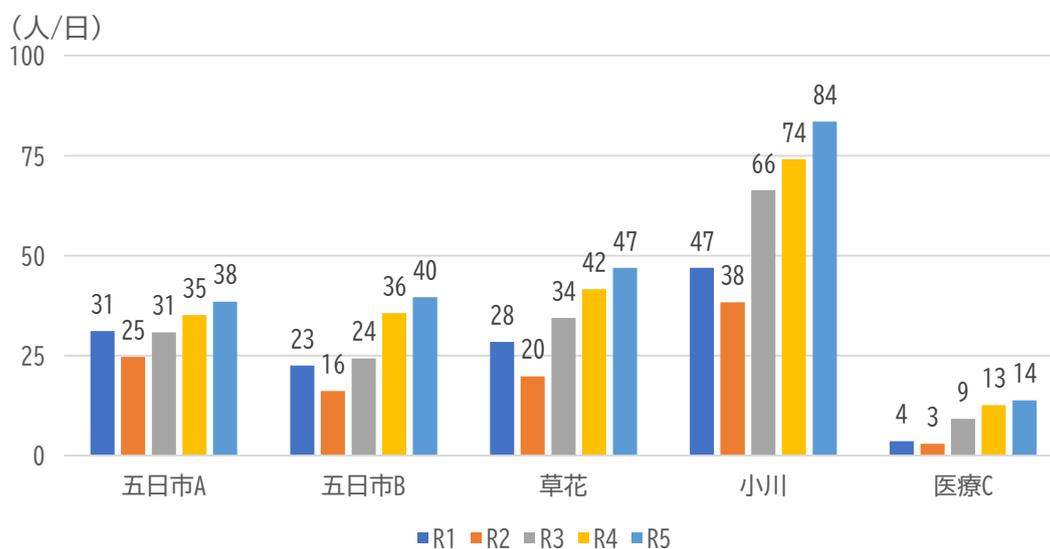


図 2-4 ルート別年度別日平均乗客数の推移

出典：あきる野市資料

※R1 年度は R1.5～R2.3、R5 年度は R5.4～R5.11

## 2.4 路線バス等に対する市補助額の推移

市補助額の推移をみると、生活バス路線関係経費（路線バス補助）、循環バス関係経費（るのバス補助）ともに令和2年度までは増加傾向にあった。特に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おり、新型コロナウイルスの影響によるものと思われる。

しかし、令和3年度以降はともに減少に転じており、特に生活バス路線関係経費（路線バス補助）は新型コロナウイルス以前の水準以下にまで減少している。

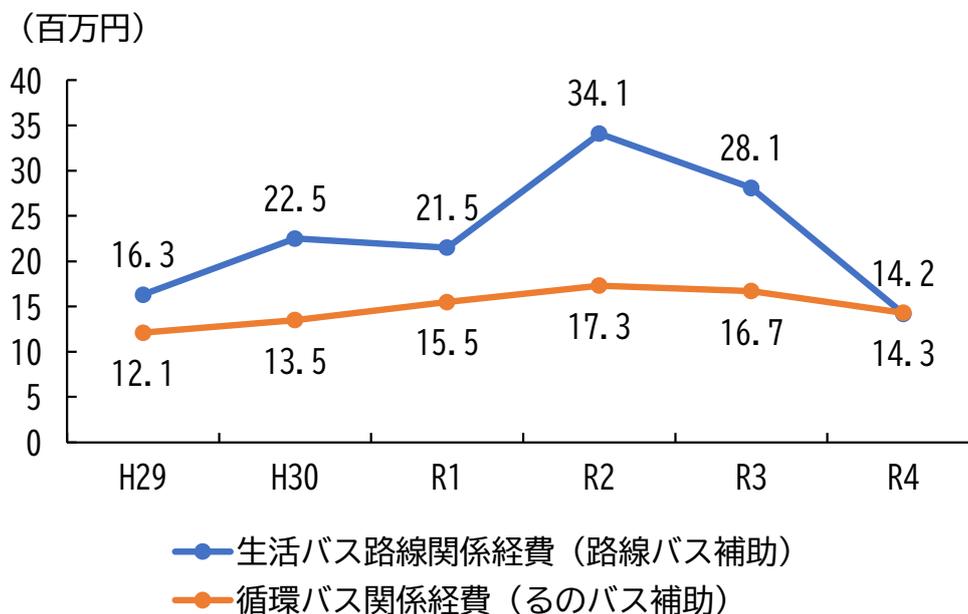


図 2-5 路線バス・るのバスへの市補助額の推移

出典：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）

### 3. タクシー

市内には4つのタクシー事業所が分布しており、うち1つは介護タクシーとなっている。

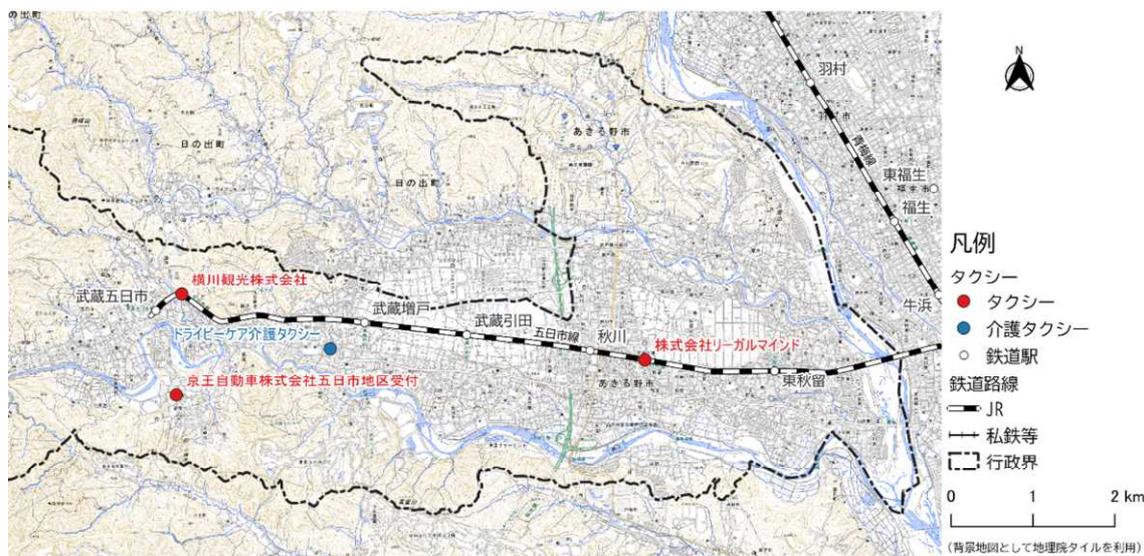


図 3-1 市内のタクシー事業所位置

出典：Iタウンページ

#### 4. 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3月から「盆堀地域交通対策事業」として「Bon Bori Go!」（盆堀号）を運行している。

「Bon Bori Go!」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、高齢者の外出などに利用されている。

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るが、運転手の高齢化が進んでおり、運転手の確保などが課題となっている。

##### ■「Bon Bori Go!」の概要

- ・ 毎日3便無料で運行
- ・ 地区最深部から路線バスのバス停までの間を運行
- ・ 車両（7人乗りワゴン車）：市がリース費負担で用意
- ・ 燃料費：市の予算で負担
- ・ 管理：盆堀地区（盆堀地区会館の駐車場に駐車）
- ・ 運転手：盆堀地区の住民（市の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

出典：あきる野市公共交通のあり方検討報告書  
（平成29年12月）



図 4-1 「Bon Bori Go!」の車両（平成30年8月撮影）

市の補助額は、概ね110万円／年で推移している。

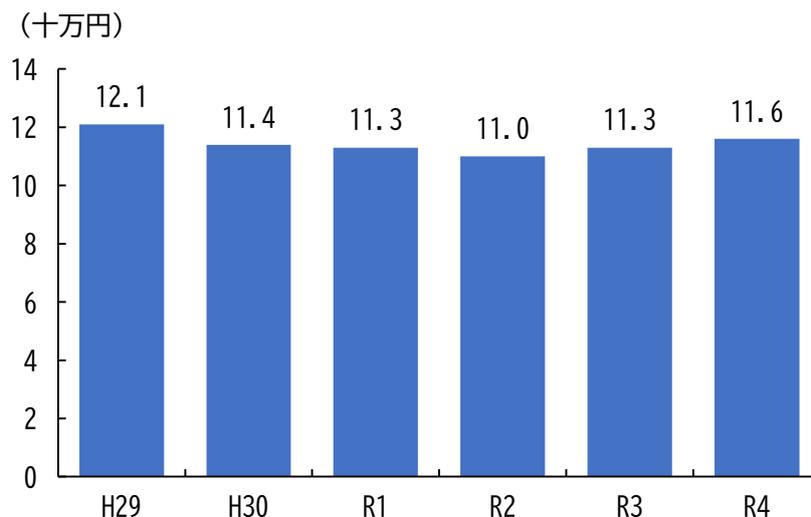


図 4-2 盆堀地域交通対策事業経費の推移

出典：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. 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）社協ケアセンターでは、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る（ボランティア性の高い住民参加型のサービス）。

### ■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

出典：社協ケアセンターウェブサイト



図 5-1 移送サービスの車両

出典：社協ケアセンターウェブサイト

## 6. 施設送迎バス等

### 6.1 通年運行

市内を通年で運行している主な施設送迎バス、スクールバスについて、以下に示す。

表 6-1 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"> <li>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</li> <li>武蔵五日市駅～病院間を運行</li> <li>11本/日運行（片道約10分）</li> <li>運行時間は8:30～17:08</li> </ul>
2		東京五日市カントリー倶楽部	<ul style="list-style-type: none"> <li>あきる野市網代に立地するゴルフ場が送迎バスを運行</li> <li>武蔵増戸駅～ゴルフ場間を運行</li> <li>平日は12本/日、休日は13本/日運行</li> <li>運行時間は7:05～16:50（平日）、7:00～17:10（休日）</li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>曜日により、運行コースが異なる</li> </ul>
4		菅生学園 <sup>2</sup> 初等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
5		東京都立あきる野学園	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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）</li> </ul>
6		市立五日市小学校（あきる野市）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>

出典：各施設・学校ウェブサイト

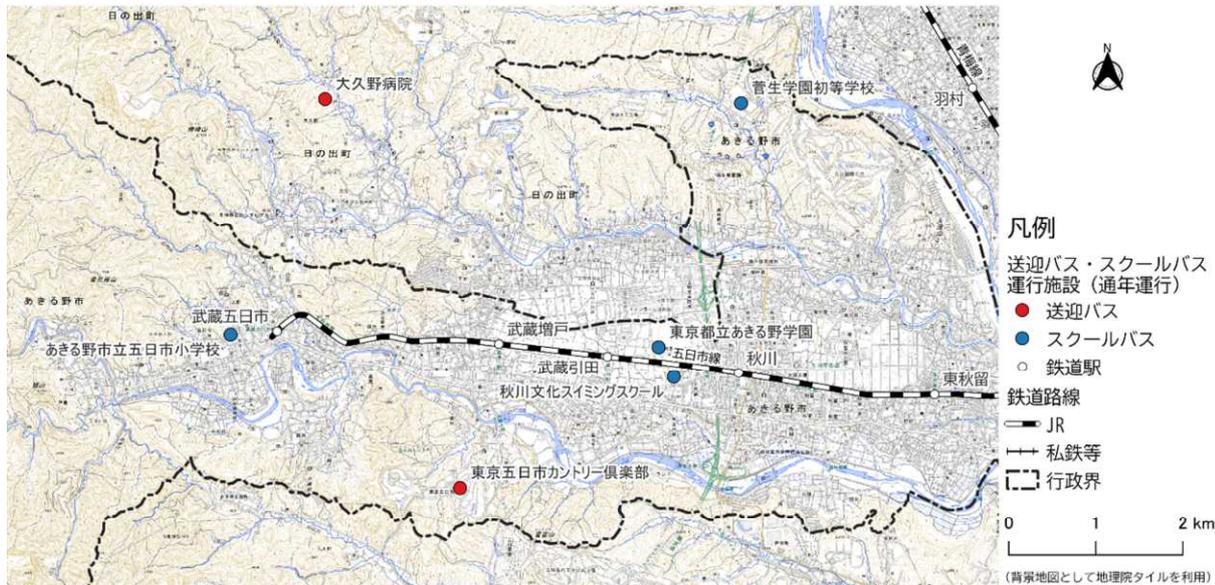


図 6-1 各施設の立地状況（通年運行）

出典：各施設・学校ウェブサイト

<sup>2</sup> 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。

## 6.2 期間限定運行

市内を期間限定で運行している主な施設送迎バス、観光シャトルバスについて、以下に示す。

表 6-2 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"> <li>・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</li> <li>・夏季限定で、武蔵五日市駅～店舗間の無料シャトルバスを運行（令和3年実績）</li> <li>・運行時間は10:30～15:00（平日）・16:00（休日）</li> </ul>
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"> <li>・あじさいの開花シーズン中に、武蔵五日市駅～南沢あじさい山間のシャトルバス「あじさい号」を運行</li> <li>・6月17日～7月2日の期間限定で運行（令和5年実績）</li> <li>・運行時間は9:00～16:45で1日15往復（令和5年実績）</li> <li>・料金は以下の通り 令和元年：片道250円 令和2年：中止 令和3年：中止 令和4年：片道300円 令和5年：片道300円</li> </ul>
3		秋川渓谷あじさいまつり実行委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「秋川渓谷あじさいまつり」の開催期間中に、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ツアーバスを運行</li> <li>・6月24日、6月25日、7月1日、7月2日の4日間運行（令和5年実績）</li> <li>・運行時間は10:00～16:00で1日5.5往復（令和5年実績）</li> <li>・定員13名（チケットでの時間指定制）</li> <li>・2,000円（2大あじさいスポット入山・入園料+バス乗車料込）</li> </ul>

出典：黒茶屋ウェブサイト、南沢あじさい山ウェブサイト、秋川渓谷あじさいまつりウェブサイト

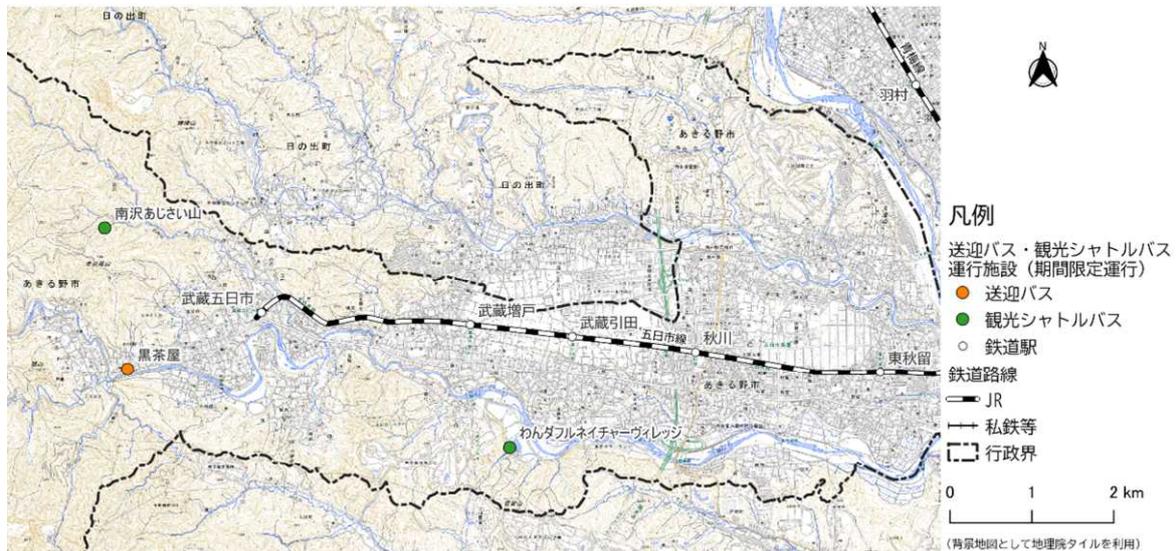


図 6-2 各施設の立地状況（期間限定運行）

出典：黒茶屋ウェブサイト、南沢あじさい山ウェブサイト、秋川渓谷あじさいまつりウェブサイト

## 7. 公共交通空白地域及びこれへの対応

### 7.1 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、上代継・淵上・引田、網代、入野・深沢等の一部においても公共交通空白地域が存在している。

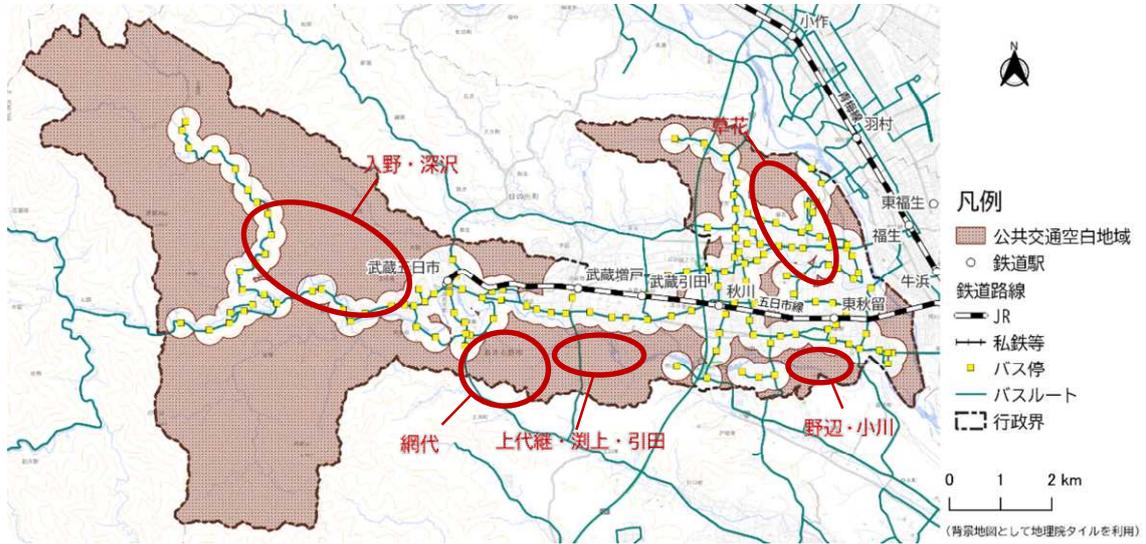


図 7-1 公共交通空白地域の状況

出典：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

## 7.2 公共交通空白地域対策等への対応（実証実験）

### (1) 公共交通空白地域対策等（実証実験）の実施経緯

あきる野市では、将来にわたって持続可能な市の公共交通のあり方を協議するため、平成28年度に「あきる野市公共交通のあり方検討会議」を設置し、同会議は平成29年3月に「あきる野市公共交通のあり方に関する提言書」をとりまとめた。

この中で、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、草花折立区域、引田・代継・網代区域、東秋川橋西側区域の4区域を「公共交通優先検討区域」と位置付け、優先的に対策を検討することとされた。

また、公共交通のあり方検討会議と並行して市内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いた。

これら公共交通のあり方検討会議やワークショップ等の成果は平成29年12月に「あきる野市公共交通のあり方検討報告書」として取りまとめられた。

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、あきる野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った。

平成30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、区域内の住民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、区域内住民とともに検討した。

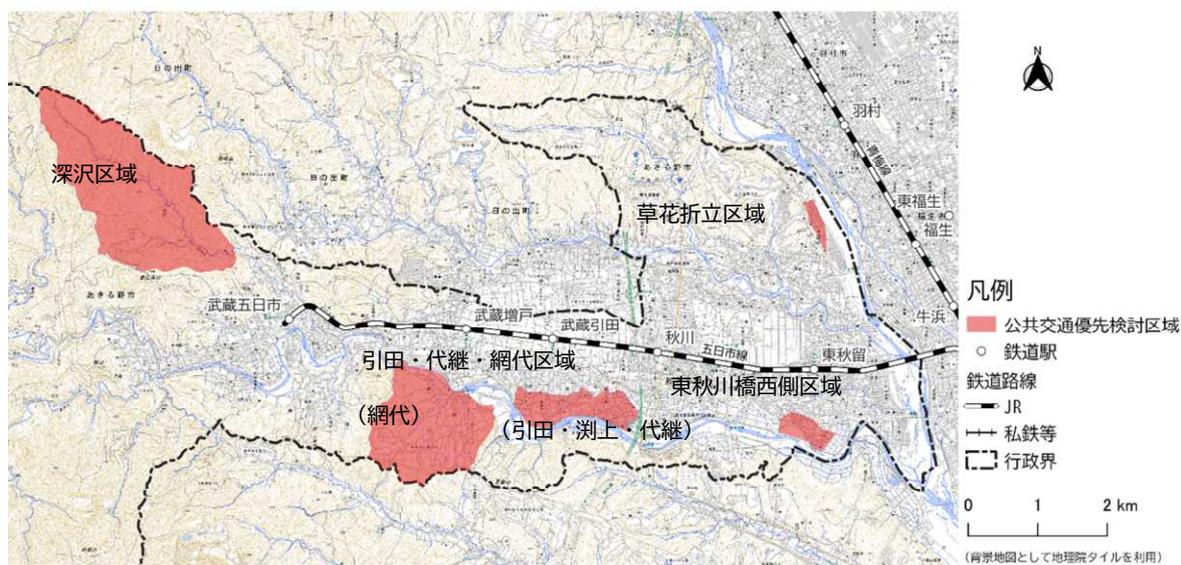


図 7-2 公共交通優先検討区域

※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行った。

この結果を踏まえ、令和元年度以降、各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いる。

表 7-1 実証実験の実施メニュー

	メニュー	対象区域	実施年度
1	タクシー利用補助	深沢区域	令和元年度
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年度～令和3年 度
3	デマンド型交通	引田・代継・網代区域	令和4年度～
		東秋川橋西側区域	令和5年度（4月）～
		草花折立区域	令和5年度（10月）～

一方、るのバスについては、平成13年の運行開始以降、長らく1台での運行となっており、市民からは増発、増便や路線の拡大を望む声が多く寄せられていたが、奥多摩町が保有する車両を長期間借り上げてるのバスとして走行させることができるようになったため、令和4年3月より、2台体制にて、現行各ルートを増発・増便させる実証実験を行っている。

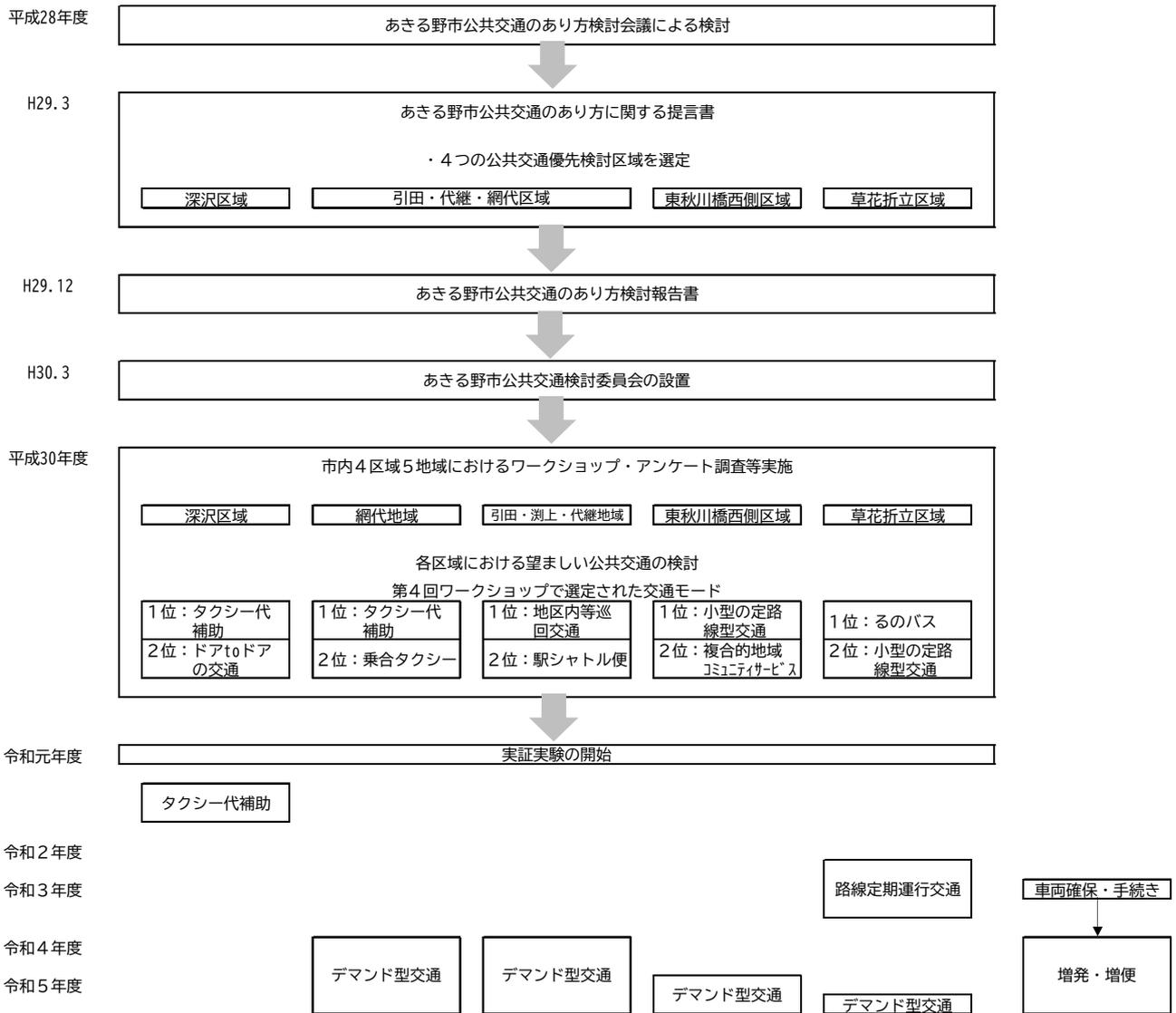


図 7-3 公共交通空白地域対策等（実証実験）の実施経緯

## (2) 公共交通優先検討区域への取り組み

### 1) タクシー利用補助

#### ①実証実験概要

深沢区域においては、「タクシー利用補助」の実証実験が実施された。以下に概要を示す。

表 7-2 実証実験の概要（タクシー利用補助）

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通空白地域における住民の移動支援と生活の質の向上</li><li>・JR五日市線等既存の公共交通の利用促進に向けたフィーダー交通としての有効性の検証</li><li>・タクシー利用補助の有効性と課題の検証</li></ul>
実施期間	令和元年8月1日～令和2年1月31日
対象区域	深沢区域
対象者	あきる野市深沢に住所を有する65歳以上の方（基準日：令和元年7月1日）43名
補助内容	対象者1人につき500円のタクシー利用補助券（以下「補助券」と言う。）24枚を配付
利用方法	乗車時に補助券を提示し、使用できることを確認の上、乗車する。料金支払時に補助券を乗務員に渡し、不足分を現金等で支払う。
利用条件	<ul style="list-style-type: none"><li>・深沢区域を出発地又は到着地とする利用に限る。</li><li>・使用枚数は1回の乗車につき対象者1人当たり1枚</li><li>・補助券の利用は対象者本人に限る。</li><li>・補助券に対する釣銭は出さない。</li><li>・実証実験に関するアンケート調査へ協力する。</li></ul>
利用できるタクシー会社	<ul style="list-style-type: none"><li>・秋川交通（株）※</li><li>・（株）リーガルマインド</li><li>・横川観光（株）</li><li>・京王自動車（株）</li><li>・大洋自動車交通（株）</li></ul>
調査項目 （タクシー事業者による）	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用年月日</li><li>・乗車時間</li><li>・利用料金</li><li>・出発地</li><li>・到着地</li><li>・乗車人数</li></ul>

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和2年3月）

※秋川交通株式会社は、現在は廃業している

## ②実証実験結果

「タクシー利用補助」の実証実験結果（抜粋）を以下に示す。

### ■利用数

- ・総配布枚数 1,032 枚（43 名×24 枚）に対し、実験期間中の補助券利用総数は 65 枚（利用率 6.3%）
- ・月平均利用枚数は 10.8 枚となるが、実際には 8 月と 12 月に利用の約 7 割が集中

表 7-3 月別利用枚数

利用月		利用枚数	構成比
令和元年	8月	22	33.8%
	9月	4	6.2%
	10月	5	7.7%
	11月	5	7.7%
	12月	24	36.9%
令和2年	1月	5	7.7%
計		65	

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和2年3月）

### ■利用区間

- ・往路（深沢区域から出発する利用）が 27.7%であったのに対し、復路（深沢区域へ向かう利用）は 66.2%
- ・深沢区域からタクシーを利用すると迎車料金が必要となることから、復路利用が往路利用の倍以上になったものと推測
- ・復路利用の場合は武蔵五日市駅からの利用が多く、「ラストワンマイル」としてタクシーを利用する行動パターンが主であると推測

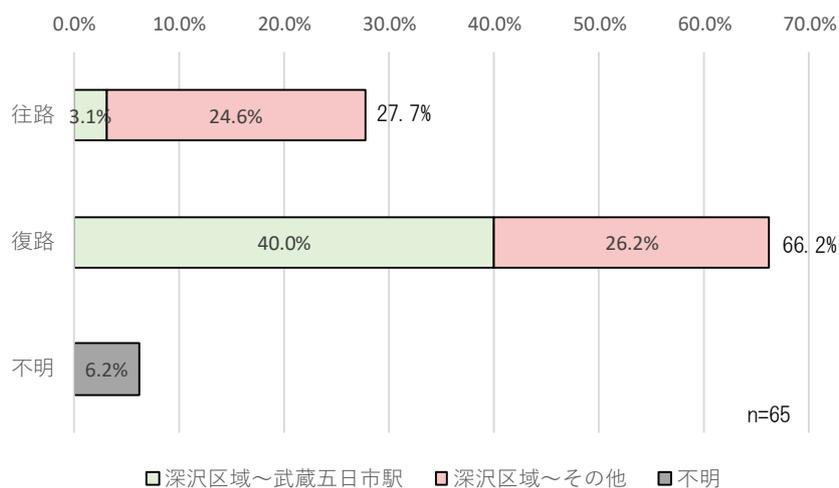


図 7-4 補助券の利用区間

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和2年3月）

## ■同乗人数

- ・今回の実験においては、補助券対象者が複数人でタクシーに乗車した際、対象者の人数分だけ補助券を利用することが可能
- ・総利用枚数 65 枚に対し、純利用回数は 30 回（平均同乗人数は 2.2 人）
- ・往路中では 4 人による利用が全体の 6.7% で最多
- ・復路については 1 人での利用が復路中では半数以上を占め、全体に対する割合でも 43.3% と最多

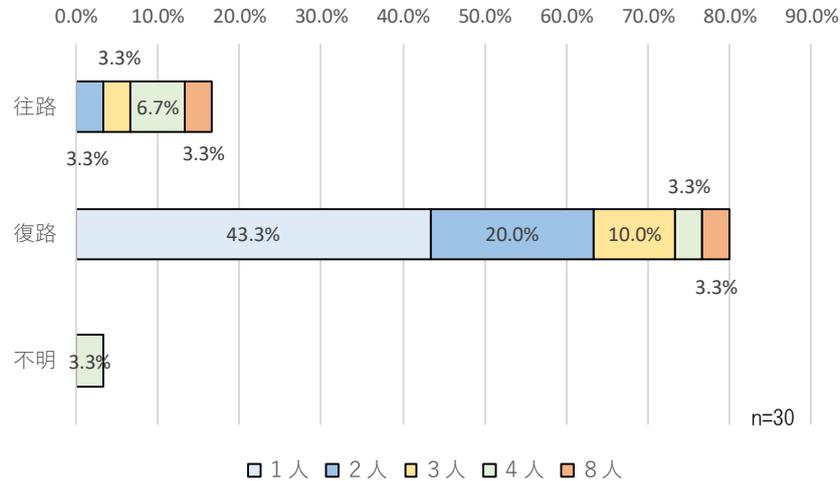


図 7-5 同乗者数

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和 2 年 3 月）

## ■利用料金

- ・往路では、2,000 円台の利用が最多であるのに対し、復路では 1,000 円台の利用が最多
- ・往路では、4,000 円台の利用も見られ、往路の方が武蔵五日市駅以遠への利用が多いことと一致

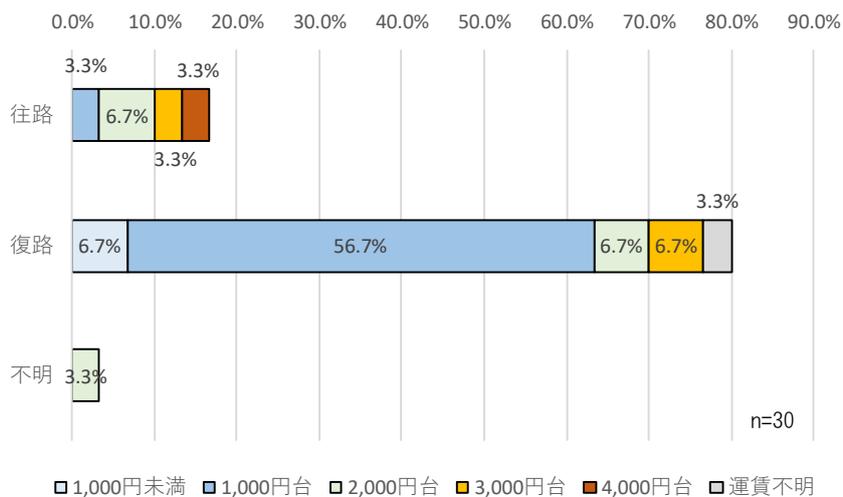


図 7-6 利用料金（実利用）

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和 2 年 3 月）

### ③補助対象者へのアンケート調査結果

補助対象者へのアンケート調査結果（抜粋）を以下に示す。

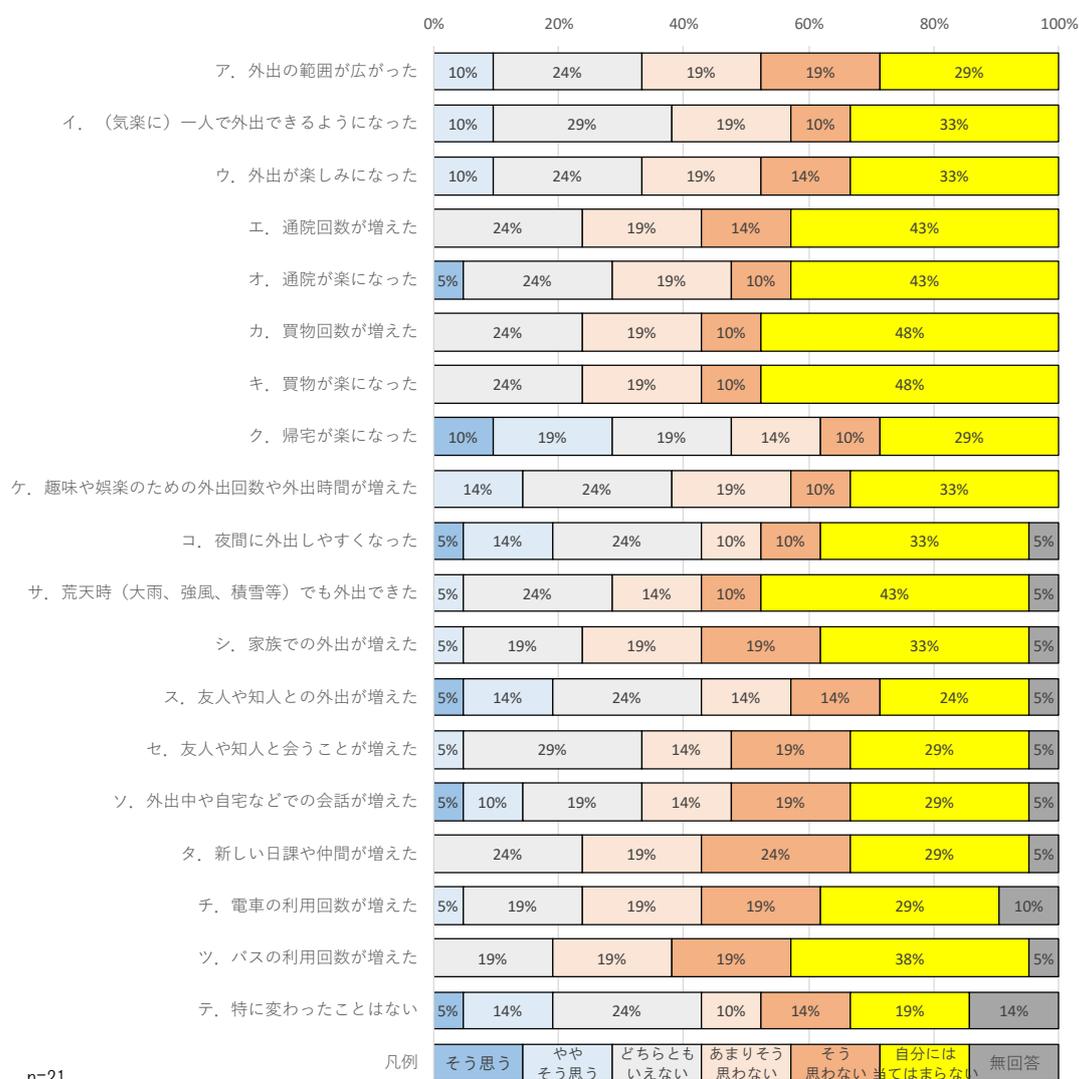
#### ■日常生活の変化

##### ○変化が見られた項目

- ・「そう思う」と「ややそう思う」を足した『変化があったと思う』人の割合は、「ク. 帰宅が楽になった」が29%で最も高い
- ・そのほか、「コ. 夜間に外出しやすくなった」「ス. 友人や知人との外出が増えた」についても変化があったと思う人の割合が19%

##### ○変化が見られなかった項目

- ・「テ. 特に変わったことはない」と感じている人は19%
- ・タクシー代補助による通院や買い物への効果も認められなかった
- ・「あまりそう思わない」と「そう思わない」を足した『変化があったとは思わない』人の割合は、「タ. 新しい日課や仲間が増えた」が42.9%で最も高い



n=21

図 7-7 タクシー代補助券による日常生活の変化

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」(令和2年3月)

■今後に向けての改善点

- ・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」の63.2%で、補助券を使った人に限定すれば85.7%と、8割以上が複数枚利用を要望
- ・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%（ここまでが2割超）

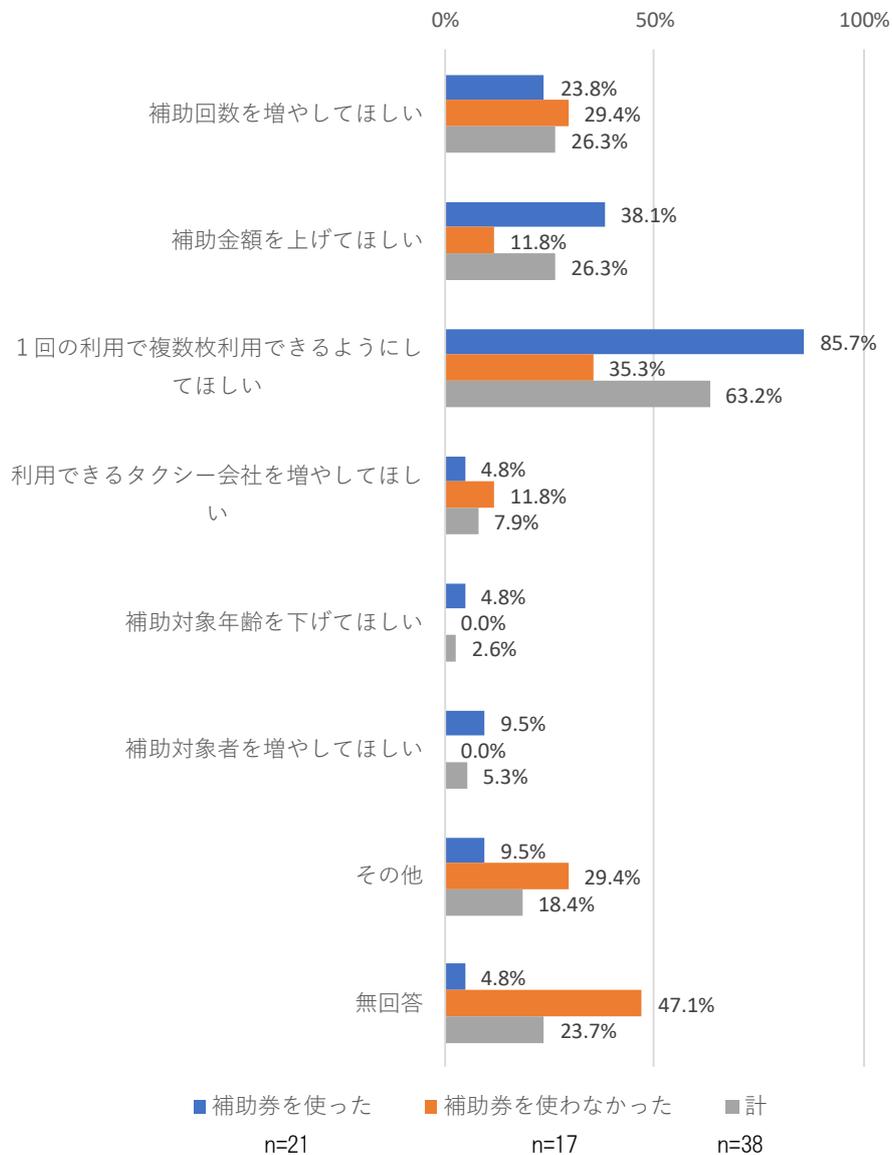


図 7-8 今後に向けての改善点

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和2年3月）

## 2) 小型車両による定時定路線型交通

### ①実証実験概要

草花折立区域においては、「小型車両による定時定路線型交通」の実証実験が実施された。以下に概要を示す。

表 7-4 実証実験の概要（小型車両による定時定路線型交通）

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地域における住民の移動支援と生活の質の向上</li> <li>・路線バス等既存の公共交通の利用促進に向けたフィーダー交通としての有効性の検証</li> <li>・路線定期運行交通の有効性と課題の検証</li> </ul>
実施期間	令和2年9月1日～令和3年8月31日
対象区域	草花折立区域
想定利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通優先検討区域の草花折立区域にお住まいの方</li> <li>・草花折立区域への訪問者、観光客等</li> </ul>
運行内容	草花折立区域から幹線バス停留所への移動手段を確保するため、路線定期運行の普通車を運行
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・100円/回（未就学児は無料）</li> <li>・既存のコミュニティバスの運賃（大人・子ども一律100円、未就学児無料）とのバランスを考慮</li> </ul>
利用条件	アンケート調査へ協力すること
運行事業者	横川観光株式会社 （普通自動車サイズ（幅1.695m程度）の車両、乗車定員9人）
調査項目 （運行事業者による）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用年月日</li> <li>・乗車時間</li> <li>・停留所ごとの乗車人数</li> <li>・利用者の属性</li> </ul>

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和2年3月）

■運行ダイヤ

- ・当初は、8:30に出発する1便が始発、17:00に出発する10便が最終となるダイヤで運行
- ・その後、利用者からの要望を受け、朝一番の「るのバス」へ接続するため、0便を新たに設定する一方、利用者の少ない最終便（10便）を削減し、0便～9便によるダイヤへと変更
- ・変更ダイヤは、実験開始後6か月を経過した令和3年3月から実験終了まで運用

R2.9.1～R3.2.29

No	停留所		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
1	下草花	発	8:30	9:16	9:56	11:36	12:46	14:40	15:10	15:40	16:20	17:00
2	花之岡	"	8:32	9:18	9:58	11:38	12:48	14:42	15:12	15:42	16:22	17:02
3	折立南	"	8:34	9:20	10:00	11:40	12:50	14:44	15:14	15:44	16:24	17:04
4	折立会館	"	8:36	9:22	10:02	11:42	12:52	14:46	15:16	15:46	16:26	17:06
5	草花団地北	"	8:37	9:23	10:03	11:43	12:53	14:47	15:17	15:47	16:27	17:07
6	草花団地中央	"	8:38	9:24	10:04	11:44	12:54	14:48	15:18	15:48	16:28	17:08
7	草花団地南	"	8:39	9:25	10:05	11:45	12:55	14:49	15:19	15:49	16:29	17:09
4	折立会館	"	8:40	9:26	10:06	11:46	12:56	14:50	15:20	15:50	16:30	17:10
8	四国井戸	"	8:41	9:27	10:07	11:47	12:57	14:51	15:21	15:51	16:31	17:11
9	羽村大橋西	"	8:43	9:29	10:09	11:49	12:59	14:53	15:23	15:53	16:33	17:13
10	清流西	"	8:45	9:31	10:11	11:51	13:01	14:55	15:25	15:55	16:35	17:15
11	清流東	"	8:46	9:32	10:12	11:52	13:02	14:56	15:26	15:56	16:36	17:16
12	西ヶ谷戸西通り	"	8:51	9:37	10:17	11:57	13:07	15:01	15:31	16:01	16:41	17:21
13	草花	"	8:55	9:41	10:21	12:01	13:11	15:05	15:35	16:05	16:45	17:25
1	下草花	着	8:57	9:43	10:23	12:03	13:13	15:07	15:37	16:07	16:47	17:27

乗り継ぎバス停

R3.3.1～R3.8.31

No	停留所		0便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
1	下草花	発	7:53	8:30	9:16	9:56	11:36	12:46	14:40	15:10	15:40	16:20
2	花之岡	"	7:55	8:32	9:18	9:58	11:38	12:48	14:42	15:12	15:42	16:22
3	折立南	"	7:57	8:34	9:20	10:00	11:40	12:50	14:44	15:14	15:44	16:24
4	折立会館	"	7:59	8:36	9:22	10:02	11:42	12:52	14:46	15:16	15:46	16:26
5	草花団地北	"	8:00	8:37	9:23	10:03	11:43	12:53	14:47	15:17	15:47	16:27
6	草花団地中央	"	8:01	8:38	9:24	10:04	11:44	12:54	14:48	15:18	15:48	16:28
7	草花団地南	"	8:02	8:39	9:25	10:05	11:45	12:55	14:49	15:19	15:49	16:29
4	折立会館	"	8:03	8:40	9:26	10:06	11:46	12:56	14:50	15:20	15:50	16:30
8	四国井戸	"	8:04	8:41	9:27	10:07	11:47	12:57	14:51	15:21	15:51	16:31
9	羽村大橋西	"	8:06	8:43	9:29	10:09	11:49	12:59	14:53	15:23	15:53	16:33
10	清流西	"	8:08	8:45	9:31	10:11	11:51	13:01	14:55	15:25	15:55	16:35
11	清流東	"	8:09	8:46	9:32	10:12	11:52	13:02	14:56	15:26	15:56	16:36
12	西ヶ谷戸西通り	"	8:14	8:51	9:37	10:17	11:57	13:07	15:01	15:31	16:01	16:41
13	草花	"	8:18	8:55	9:41	10:21	12:01	13:11	15:05	15:35	16:05	16:45
1	下草花	着	8:20	8:57	9:43	10:23	12:03	13:13	15:07	15:37	16:07	16:47

乗り継ぎバス停

図 7-9 運行ダイヤ

出典：あさる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

■運行ルート

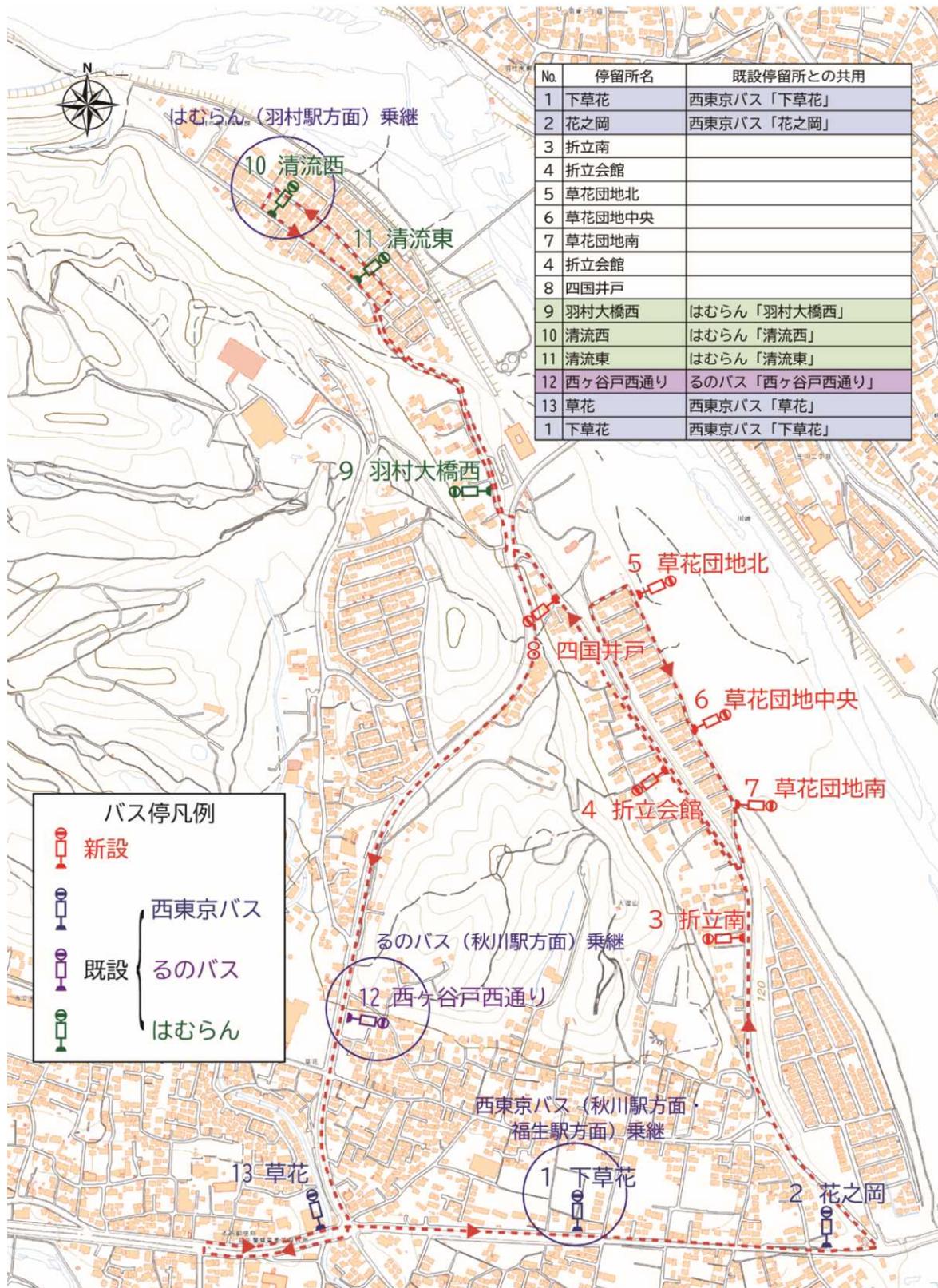


図 7-10 運行ルート

出典：あさる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

## ②実証実験結果

「小型車両による定時定路線型交通」の実証実験結果（抜粋）を以下に示す。

### ■月別利用者数

- ・実証実験期間中の利用者数は計 601 人、日平均 2.47 人が利用
- ・月当たりの利用者数は R2.10 の 81 人が最高、R3.5 の 27 人が最低
- ・実証実験期間中に、新型コロナウイルス感染拡大に伴う 2 回目から 4 回目の緊急事態宣言が発令されており、それらも利用低迷の一因の可能性

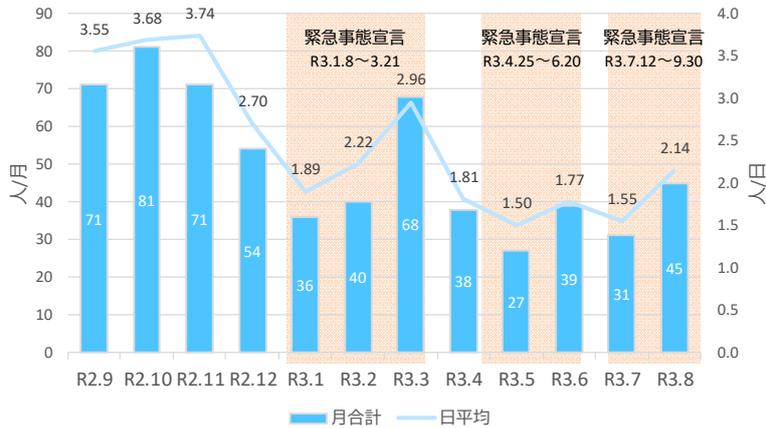


図 7-11 月別利用者数

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

### ■便別利用状況

- ・R2.9 の運行開始以降、R3.5 まで(R3.2 を除く)は午前便の利用が多く、とくに R3.2 まで運行していた 10 便の利用が低迷
- ・R3.2 及び R3.6 以降は午後利用者の方が多い
- ・便別でみると、R3.5 まで (R3.2 除く) は 1 便～3 便 (午前便) のいずれかが月間利用者の最も多い便であり、大半の月で 1 便利用者が最も多い

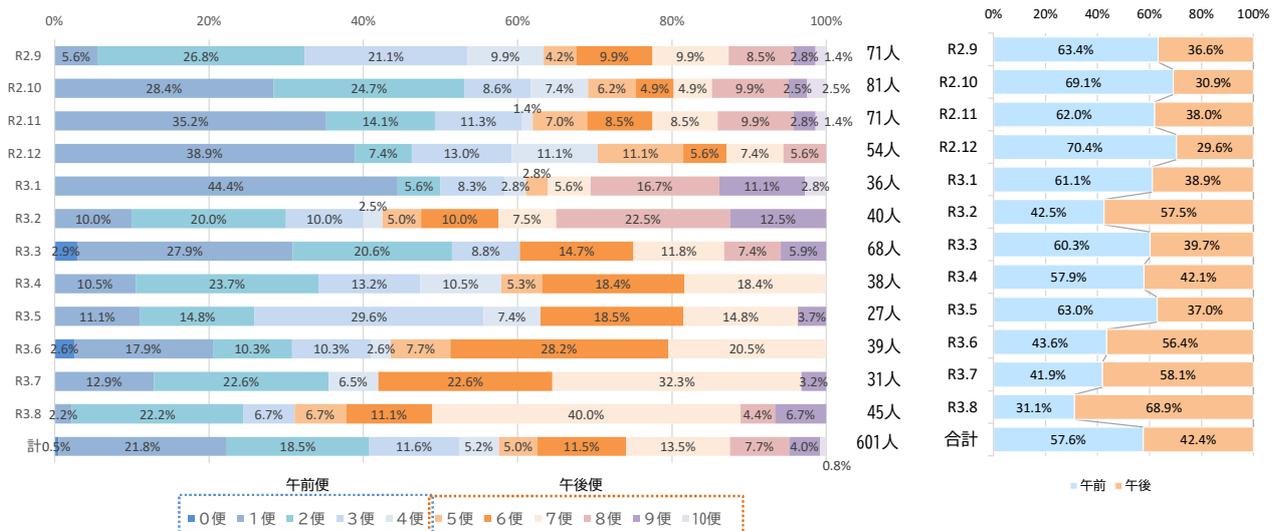


図 7-12 便別利用状況

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

## ■バス停別乗客数

- ・バス停別の乗客数総計は、草花団地中央が225人で最も多い一方、四国井戸が1人で最も少ない
- ・清流西や清流東などは、実験期間中を通じて一定の乗客が存在
- ・下草花や草花団地中央などは、実験後半になり需要が減少している一方、西ヶ谷戸西通りのように実験後半に需要が回復した停留所もあり、停留所により利用状況の変化に差
- ・草花団地内の3停留所、および下草花を除いたすべての停留所で、月間利用者数が0人であった月が存在

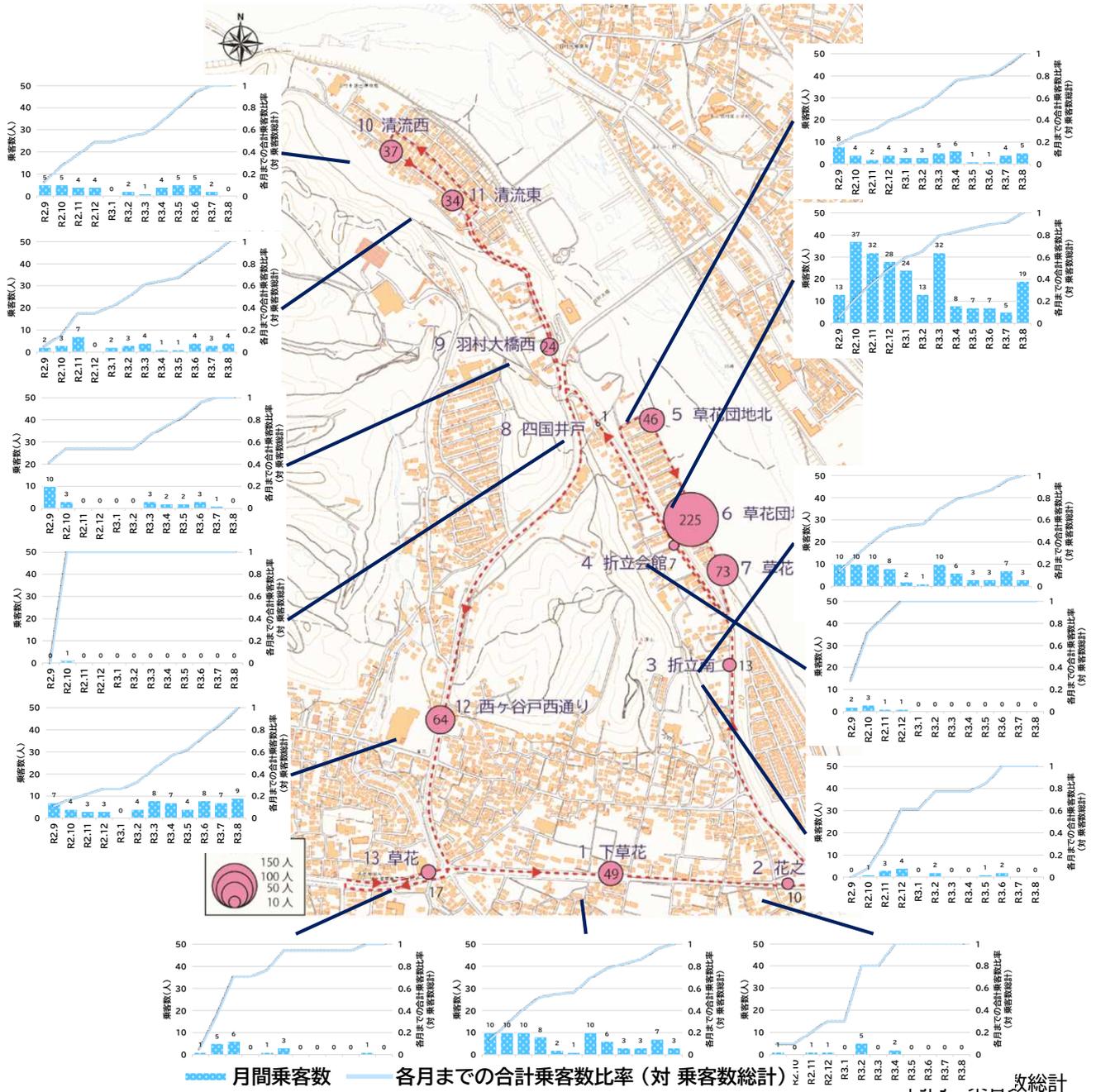


図 7-13 バス停別乗客数

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」(令和4年3月)

### ③利用者へのアンケート調査結果

利用者へのアンケート調査結果（抜粋）を以下に示す。

#### ■日常生活の変化

- ・アンケート回答者の半数以上が「そう思う」「ややそう思う」と回答したのは、「外出の範囲が広がった」（4人）、「（気楽に）一人で外出できるようになった」「買物が楽になった」「帰宅が楽になった」「バスの利用回数が増えた」（それぞれ3人）

表 7-5 実験運行による日常生活の変化

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない	自分には 当てはまら ない	無回答
外出の範囲が広がった		4					
（気楽に）一人で外出できるようになった	1	2	1				
外出が楽しみになった		1	3				
通院回数が増えた		1	1				2
通院が楽になった		2					2
買物回数が増えた		2	1				1
買物が楽になった		3					1
帰宅が楽になった	1	2	1				
趣味や娯楽のための外出回数や外出時間が増えた			2		1		1
夜間に外出しやすくなった			1	1		1	1
荒天時（大雨、強風、積雪等）でも外出できた		2			1		1
家族での外出が増えた		1	2	1			
友人や知人との外出が増えた				2		1	1
友人や知人と会うことが増えた				2		1	1
外出中や自宅などでの会話が 増えた		1		2			1
新しい日課や仲間が増えた			1	1		1	1
電車の利用回数が増えた			1	1		1	1
バスの利用回数が増えた		3					1
特に変わったことはない			3				1

出典：あさる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

■実験運行の改善点

- ・「便数を増やしてほしい」が2件、「その他」が1件
- ・「便数を増やしてほしい」では、2件とも「一日に15便程度」であり、「その他（経路を見直してほしい）」では、「市役所、公民館、秋川駅方面へ」が挙げられている
- ・路線バスとの接続の改善、乗り継ぎ時の料金についての意見も見られる

表 7-6 実験運行の改善点（複数回答）

改善点	回答数	具体的内容（自由記述）
便数を増やしてほしい	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一日に15便程度。（2件）</li> <li>● 本数がすごく少ない。</li> </ul>
停車場所を増やしてほしい	0	
経路を見直してほしい	0	
その他	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市役所、公民館、秋川駅方面へ</li> <li>● 路線バスとの接続を考慮してほしい。</li> <li>● 途中で乗り換えるとしても、はむらんのように乗り継ぎ券を出して、100円で済むととても良い。（※1）</li> </ul>
無回答	2	

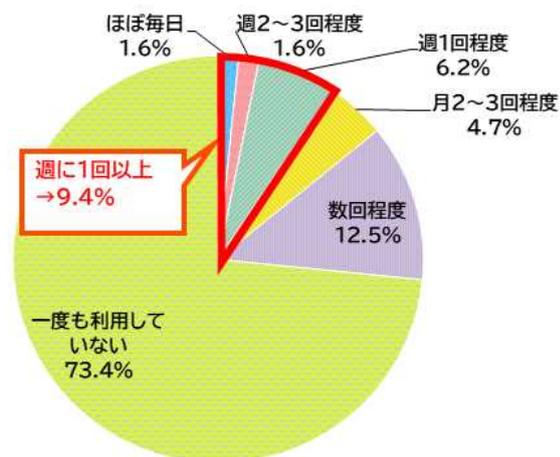
出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

#### ④地元住民へのアンケート調査結果

地元住民へのアンケート調査結果（抜粋）を以下に示す。

##### ■実験運行の利用状況

- ・「一度も利用していない」（約 73%）が最も多く、実験運行の実施を知っていても、大半の人が利用していない状況
- ・よく利用した人（週に 1 回以上乗車した人）は、約 9% 存在（現状で公共交通を必要としている人）



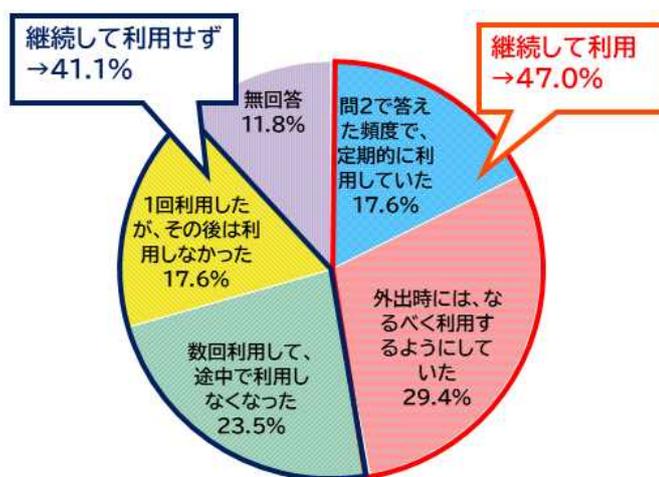
n=64

図 7-14 実験運行の利用状況

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

##### ■実験運行の継続利用状況

- ・実験運行を継続して利用した人の割合（「定期的に利用していた」「外出時には、なるべく利用するようにしていた」を合わせた割合）は 47% と半数程度存在
- ・実験運行を継続して利用しなかった人の割合（「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」を合わせた割合）も約 41% 存在



n=17

図 7-15 実験運行の継続利用状況

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」（令和4年3月）

■実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

- ・「当てはまる」「やや当てはまる」を合わせた割合が最も多いのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(76%)であり、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%)が多い(利便性よりも現状の必要性を理由としている人が多い)
- ・「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59%と多い
- ・「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」は約43%、「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」は約46%(新型コロナウイルスの影響を理由としている人が約40%~50%存在)
- ・「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」「運賃がかかるから」で、いずれも約74%(停留所の位置や運賃を理由とした人は少ない)

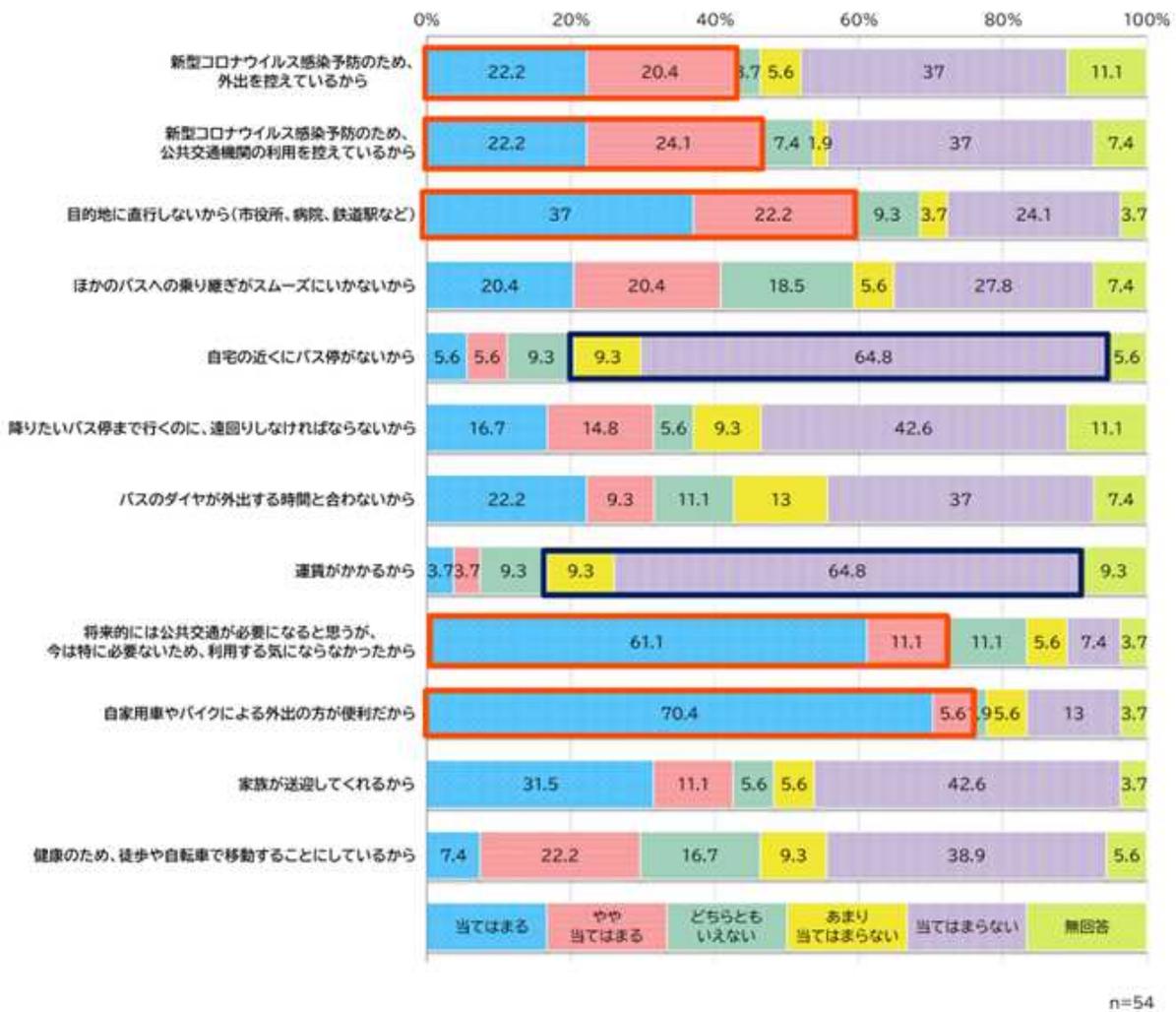


図 7-16 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

出典：あきる野市「公共交通実証実験支援業務委託 報告書」(令和4年3月)

### 3) デマンド型交通

#### ①実証実験概要

引田・代継・網代区域において、「デマンド型交通」の実証実験が令和4年3月から実施されている。

その後、令和5年4月からは東秋川橋西側区域で実施し、さらに、同10月からは草花折立区域においても実施している。以下に概要を示す。

表 7-7 実証実験の概要（デマンド型交通）

項目		内容
目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の公共交通空白地域（公共交通の存在しない地域）の解消</li> <li>・「デマンド型交通（予約型乗合タクシー『チョイソコ』）」の有効性と課題を把握</li> </ul>
実施期間		<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年3月14日～令和5年3月13日（引田・代継・網代区域） ※令和5年3月31日まで延長、その後令和6年3月31日まで再延長</li> <li>・令和5年4月～令和6年3月31日（東秋川橋西側区域）</li> <li>・令和5年10月～令和6年3月31日（草花折立区域）</li> </ul>
対象区域		<ul style="list-style-type: none"> <li>・引田・代継・網代区域 ↳引田・湍上・代継地域と網代地域に分けて運用</li> <li>・東秋川橋西側区域</li> <li>・草花折立区域</li> </ul>
対象者	地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引田、湍上、上代継及び下代継にお住まいの方・網代地域にお住まいの方</li> <li>・野辺、小川地域にお住まいの方</li> <li>・草花地域にお住まいの方</li> </ul>
	条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>①「対象者居住地域」に住む小学生以上の方（未就学児は、対象者同伴により利用可）</li> <li>②自分で、又は保護者や介助者の補助により「チョイソコセンター」への連絡、停留所への移動、車両への乗降ができる方</li> </ul>
運行時間		平日 9:00～16:00
予約時間		平日 8:30～15:30（2週間前から乗車時間の30分前まで）
予約方法		電話、スマートフォン、インターネット
運賃		1回 200円（未就学児無料）
運行事業者		横川観光（株）
運行車両		トヨタハイエースワゴン

出典：あきる野市ウェブサイト

注：実証実験は、S&D 多摩ホールディングス（株）、横川観光（株）、あきる野市の3者の協定により実施

(引田・湧上・代継地域)



(網代地域)



図 7-17 「チョイソコ」の運行区域 (引田・代継・網代区域)

出典：あきる野市ウェブサイト



図 7-18 「チョイソコ」の運行区域（東秋川橋西側区域）

出典：あきる野市ウェブサイト



図 7-19 「チョイソコ」の運行区域（草花折立区域）

出典：あきる野市ウェブサイト



図 7-20 「チョイソコ」の車両

出典：「チョイソコ」ウェブサイト

## ②利用実績

### ア. 会員登録者数と利用者数

令和5年11月末現在の会員登録者数は409人で、うち1回でも利用した方（利用あり）は177人、利用率は43.3%となっており、会員登録をしながら1回も利用したことのない方（利用なし）が半数以上を占めている。

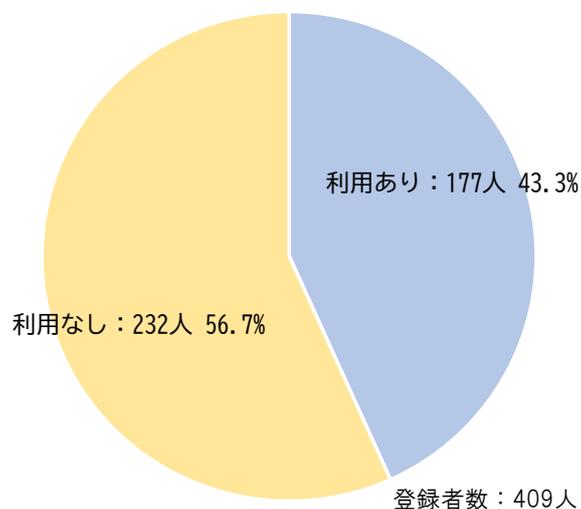


図 7-21 会員登録者の利用有無

出典：あきる野市資料

### イ. 会員当たり利用回数

チョコイソコを1回でも利用した方の利用回数を見ると、「1～5回」が45.8%と半数近くを占めている。しかし、同時に「51～100回」が6.2%、「100回～」が5.6%と高頻度で利用する方もいるため、「利用あり」の中で見ると、平均利用回数は28.2回/人となっている。

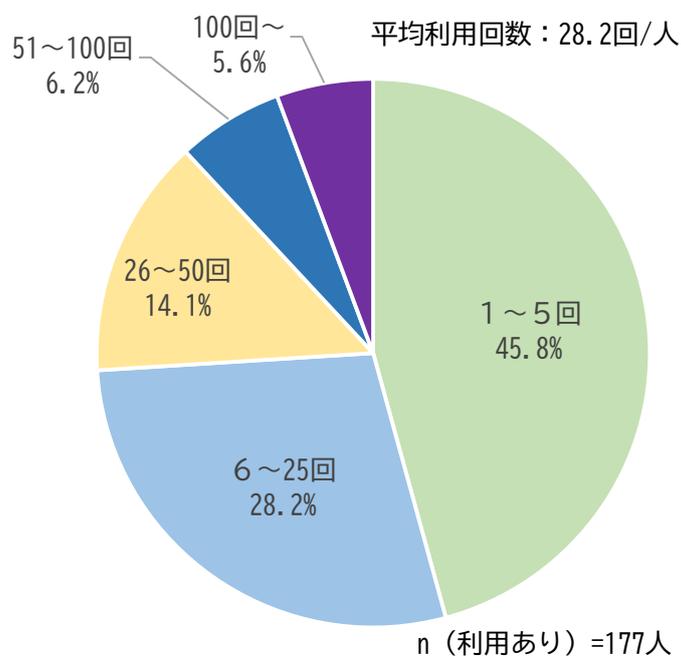


図 7-22 利用あり会員の利用有無

出典：あきる野市資料

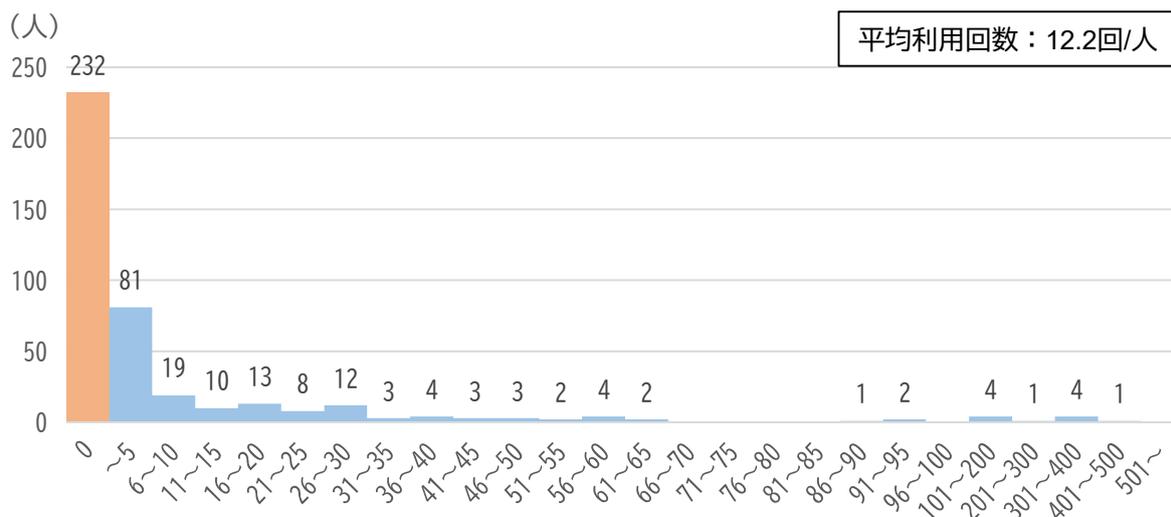


図 7-23 会員の利用頻度分布

出典：あきる野市資料

### ウ. 利用数

チョイソコの日当たり利用数は、利用回数、利用人数ともに実証運行開始後概ね堅調に増加している。

利用対象者の拡大や対象区域の追加に伴う増加も見られ、草花折立区域が追加されたR5.11には、これまでで最多の18.1回/日、11.6人/日となった。

しかしながら、目標値である25.0人/日には至っていない。

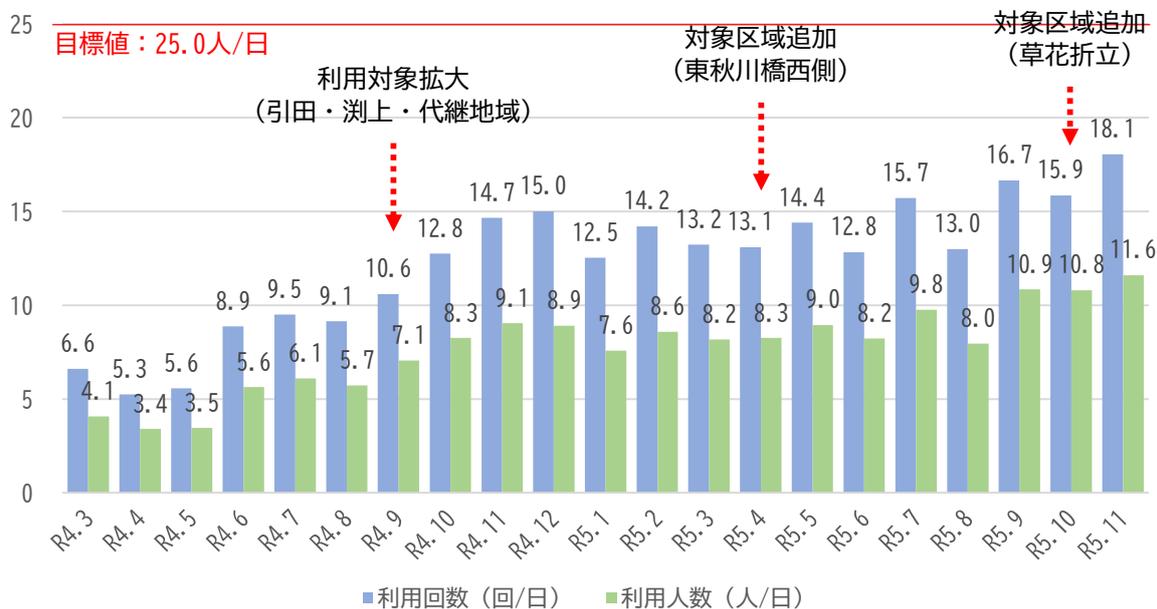


図 7-24 会員の利用頻度分布

出典：あきる野市資料

工. 「予約時の希望出発時刻」と「予約確定時の出発時刻」の差異

現在、チョイソコは1台で運行しているため、運行区域の拡大に伴って利用者が希望する時刻に乗れないという場面が拡大することが懸念される。

令和5年11月末現在でみると、予約希望時間と予約確定時間との差が±20分以上となっている例もみられるものの、69.7%が±0分であり、7割近くは希望する時間での予約が確定しており、89.6%が±10分以内での予約確定となっている。

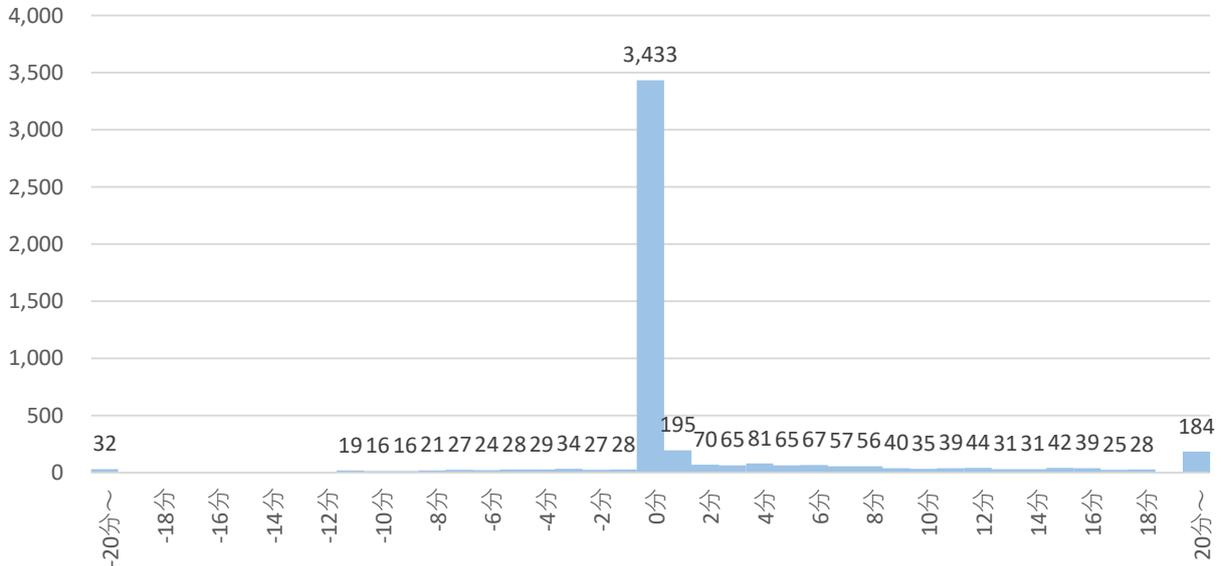


図 7-25 予約希望時間と予約確定時間の差異

出典：あきる野市資料

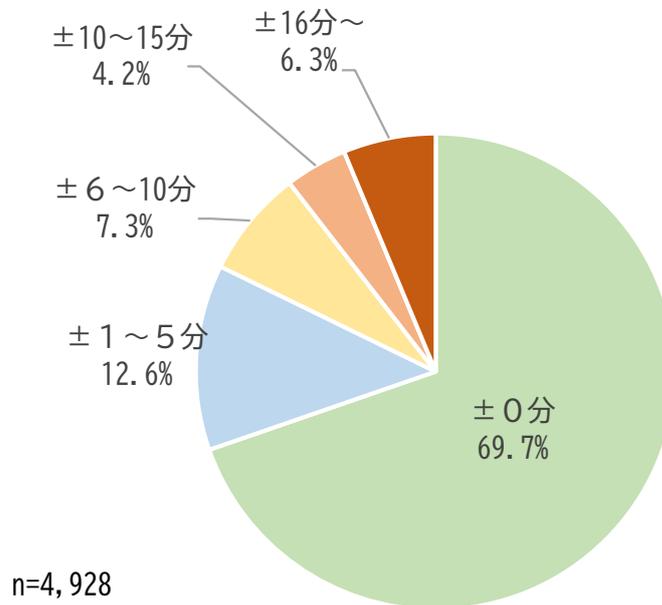


図 7-26 予約希望時間と予約確定時間の差の割合<sup>3</sup>

出典：あきる野市資料

<sup>3</sup> 予約希望時間と予約確定時間の差が取得できた4,928件分について集計した。

### オ. 月額運行費用

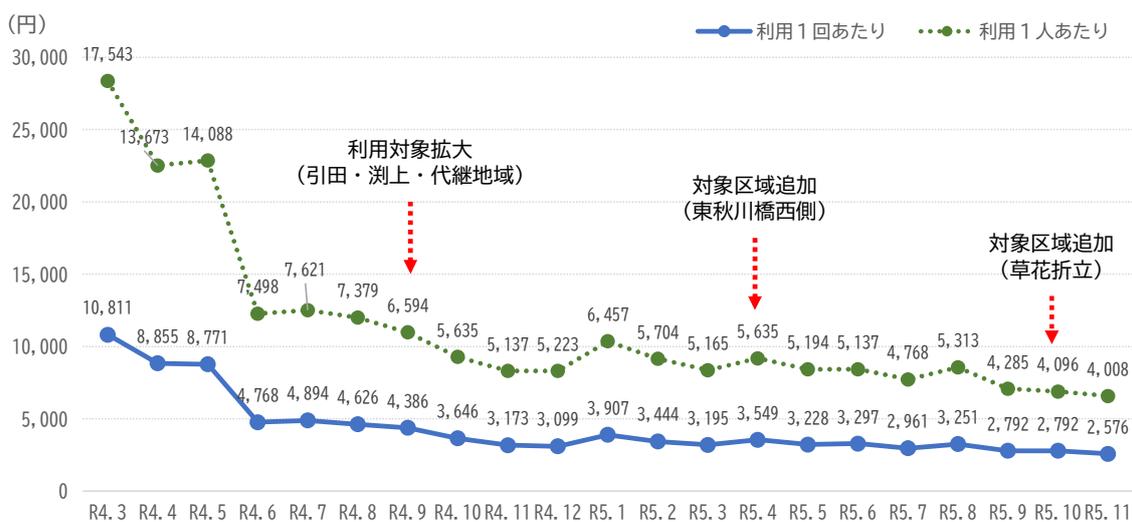
令和5年度におけるデマンド型交通実証実験委託料をもとに、以下の考え方により利用1回あたり及び利用1人あたりにかかる運行費用を試算した。

**■月額運行費用の算出方法**

- ・月額運行費用＝デマンド型交通実証実験委託料（令和5年度当初予算）÷12か月  
 $= 11,157,320 \text{ 円} \div 12 \text{ か月}$   
 $= 929,777 \text{ 円}$
- ・利用回数1回あたり＝月額運行費用÷当該月の利用回数
- ・利用回数1人あたり＝月額運行費用÷当該月の利用者数

※令和4年度分の運行費用については、事業主体であるS&D多摩ホールディングスグループによるトヨタモビリティ基金の活用により費用が発生していないため、令和5年度分の月額運行費用を用いて試算

利用回数及び利用人数の増加に伴って、利用1回あたり及び利用1人あたりにかかる運行費用とも減少し続けており、R5.11には利用1回あたり2,576円、利用1人あたり4,008円となった。  
 なお、利用目標である25.0人/日に到達した場合、運行日数20日の月と仮定すると、利用1人あたりの運行経費は1,860円となる。



#### 4) るのバスの増発・増便

##### ①実証実験概要

市では、令和4年3月1日から令和5年2月28日までの1年間で、「るのバス増発・増便」の実証実験を実施しており、車両数を1台から2台に増やして運行している。

なお、当該実験は、令和5年3月31日まで延長され、その後令和6年3月31日まで再延長されている。

#### ■実証実験のポイント

##### ①草花方面から引田方面への利便性向上

既存便：平高橋8：25 発 → (小川方面経由) → 阿伎留医療センター9：42 着 (所要時間 77分)

増発便：平高橋9：07 発 → (秋川駅で乗継) → 阿伎留医療センター9：42 着 (所要時間 35分)

##### ②引田方面から小川方面への利便性向上

既存便：阿伎留医療センター14時30分 発 → (草花方面経由) → 西小川15：46 着 (所要時間 76分)

増発便：阿伎留医療センター15時10分 発 → (秋川駅で乗継) → 西小川15：46 着 (所要時間 36分)

表 7-8 るのバス時刻表

五日市→秋川 時刻表

草花方面 時刻表

小川方面 時刻表

秋川→五日市 時刻表

引田方面 時刻表

森っこザンちゃん 時刻表の補足説明とキャラクターイラスト

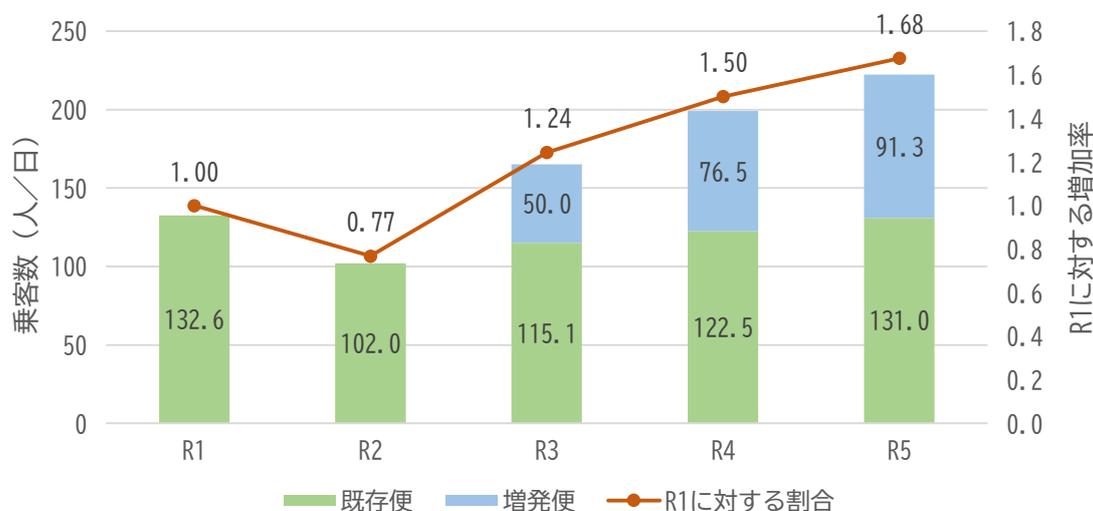
出典：あきる野市ウェブサイト

## ②利用実績

年度別※の日平均乗客数を既存便と実証実験に伴う増発便の別にみると、令和3年度（R4.3のみ）の増発便利用者は50.0人/日であり、R1に対する増加率は1.24であった。ただし、この頃は令和2年度からの新型コロナウイルスによる影響が大きく、既存便もR2ほどではないものの利用が落ち込んでいた。

R4には既存便が122.5人/日にまで回復し、増発便も76.5人/日に増加したことで、R1に対する増加率は1.50となった。

R5においては、既存便が131.0人/日とR1水準にほぼ戻り、増発便は91.3人/日となっていることから、増加率は1.68となった。従って、R1に対する増加分は、概ね実証運行による効果であると考えられる。



出典：あきる野市資料

※R1年度はR1.5～R2.3、R5年度はR5.4～R5.11