



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、老人人口（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、身体機能の低下など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必要があります。
- ・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) 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。

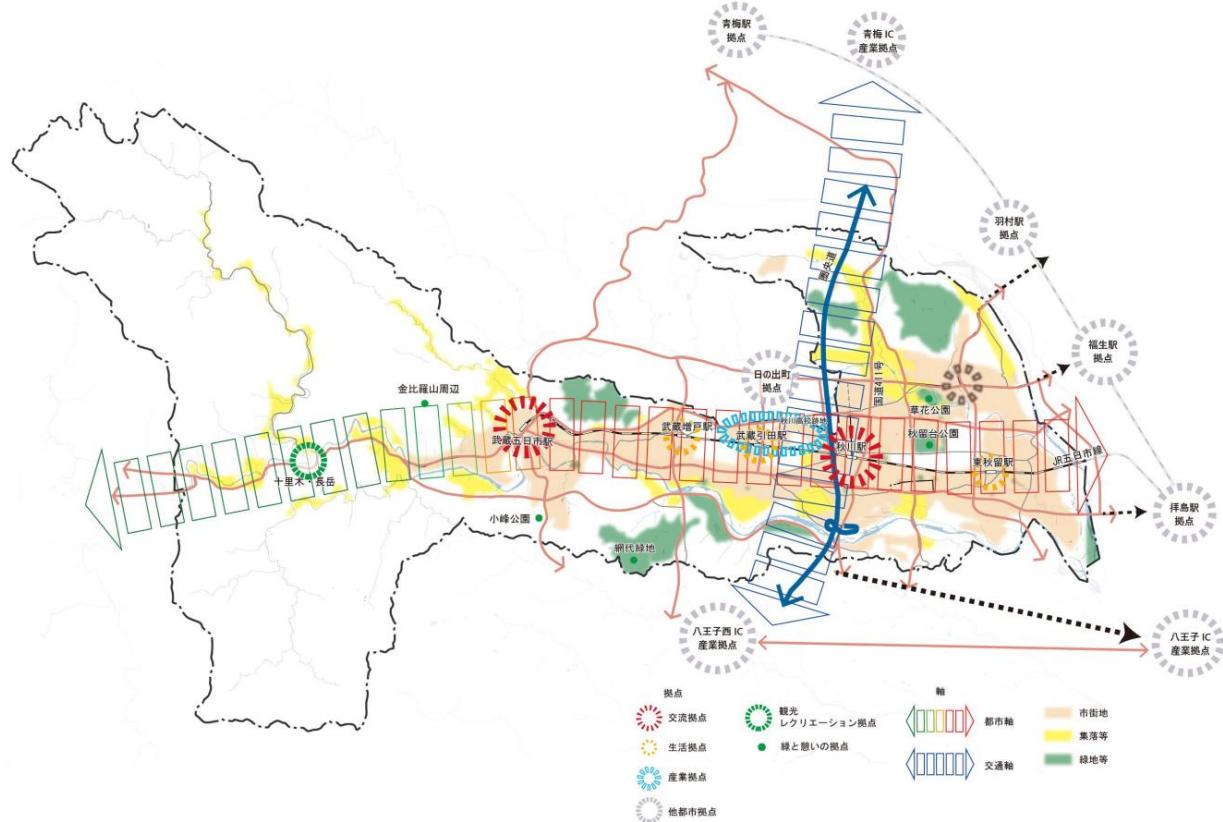


図 3-2 将来都市構造図

出典：あきる野市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

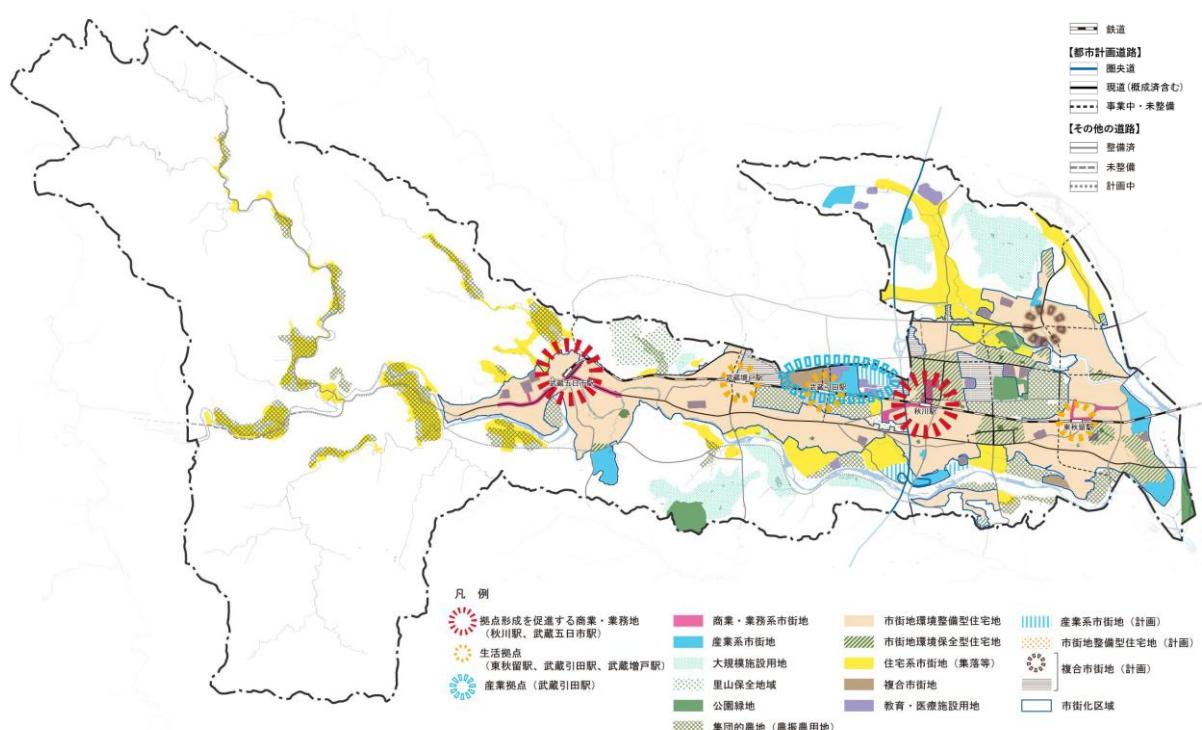


図 3-3 土地利用方針図

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携を図る骨格的な「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。

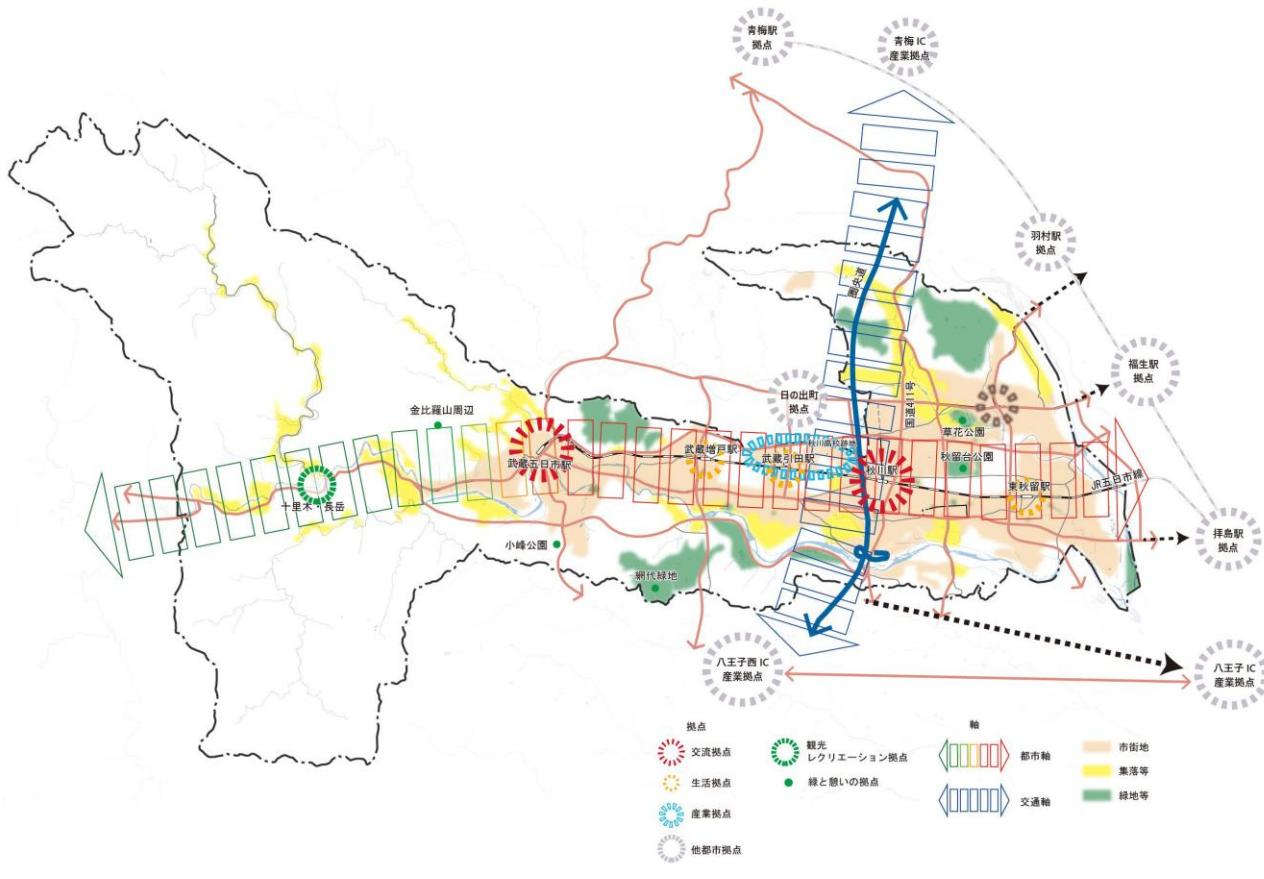


図 3-4 将来都市構造図（再掲）

出典：あきる野市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

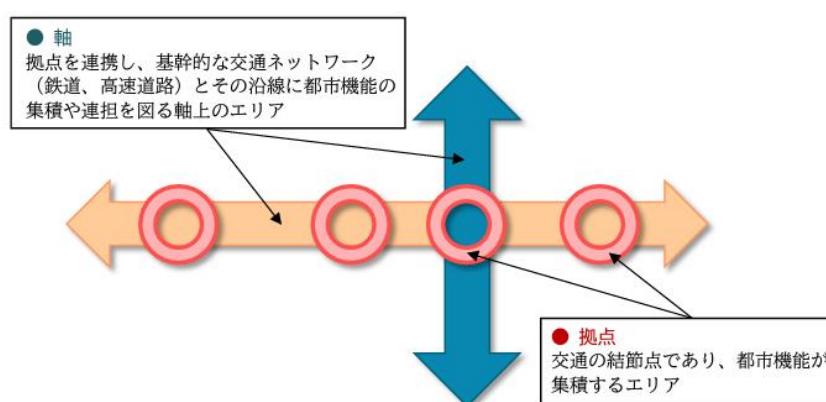


図 3-5 「軸」と「拠点」の概念図

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 3-6 武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）外観

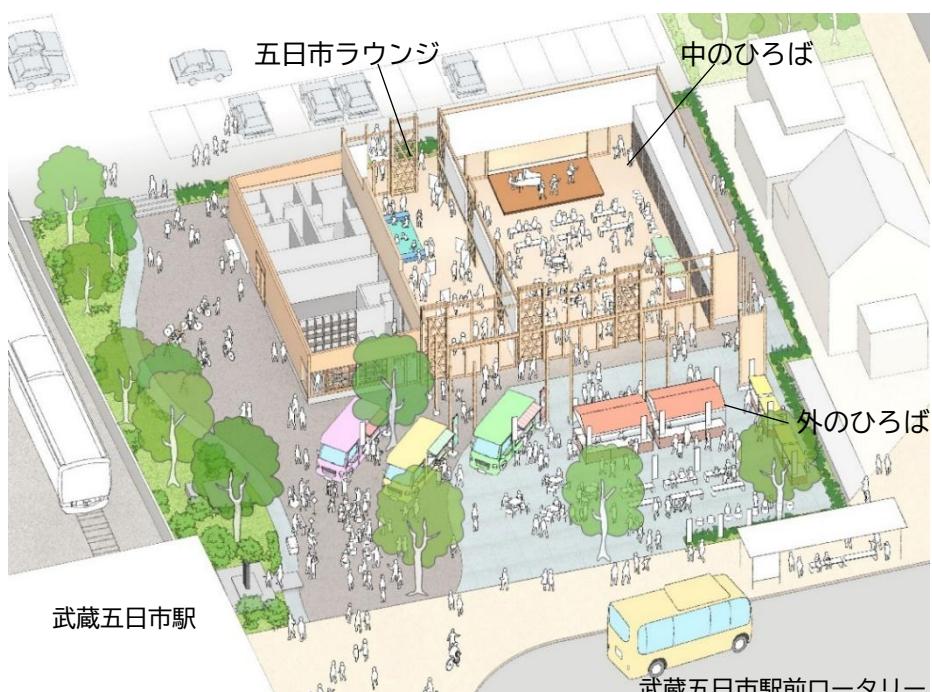


図 3-7 武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）パース図

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ィ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、新型コロナウィ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ことが必要です。

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ために改善、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つた理由 <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つたから」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ことが必要です。</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」「停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に示します。

表 3-5 課題のまとめ

課題① 交通とまちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

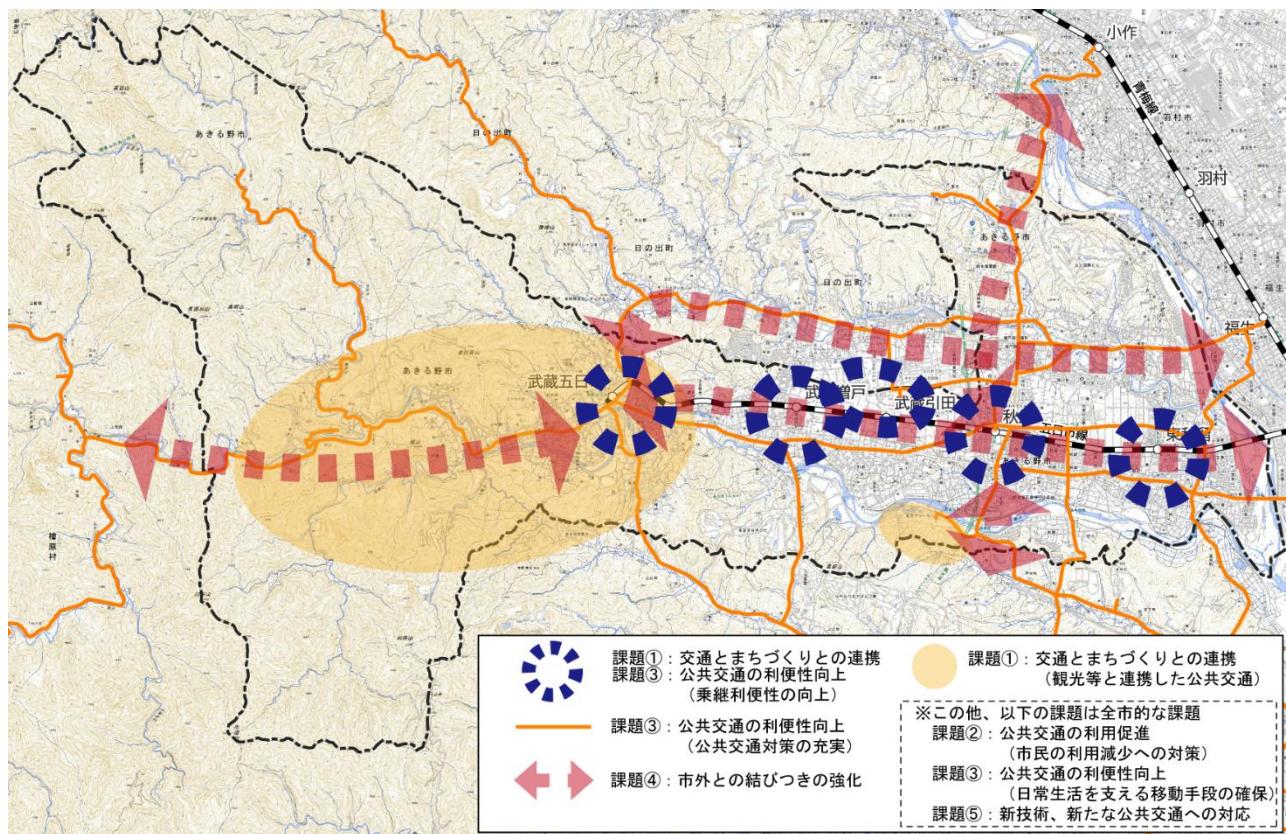
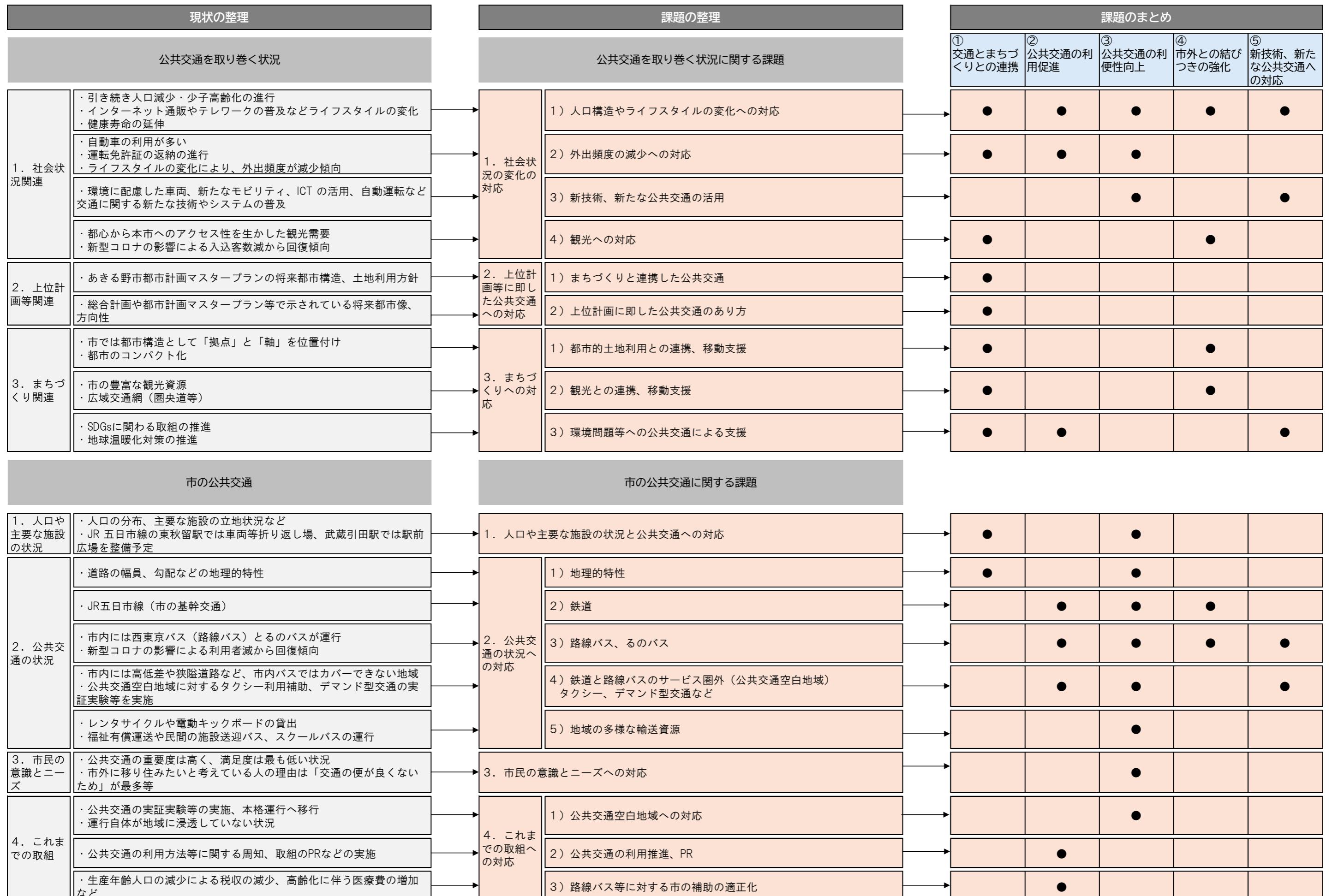


図 3-8 課題の分布イメージ



※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 3-9 個々の現状、課題と課題のまとめとの関係

