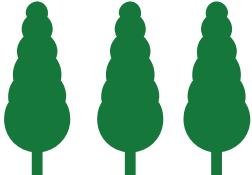


## 第4章

# 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、市内の人団や都市施設は、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）の地域交通法の改正に伴い、「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。

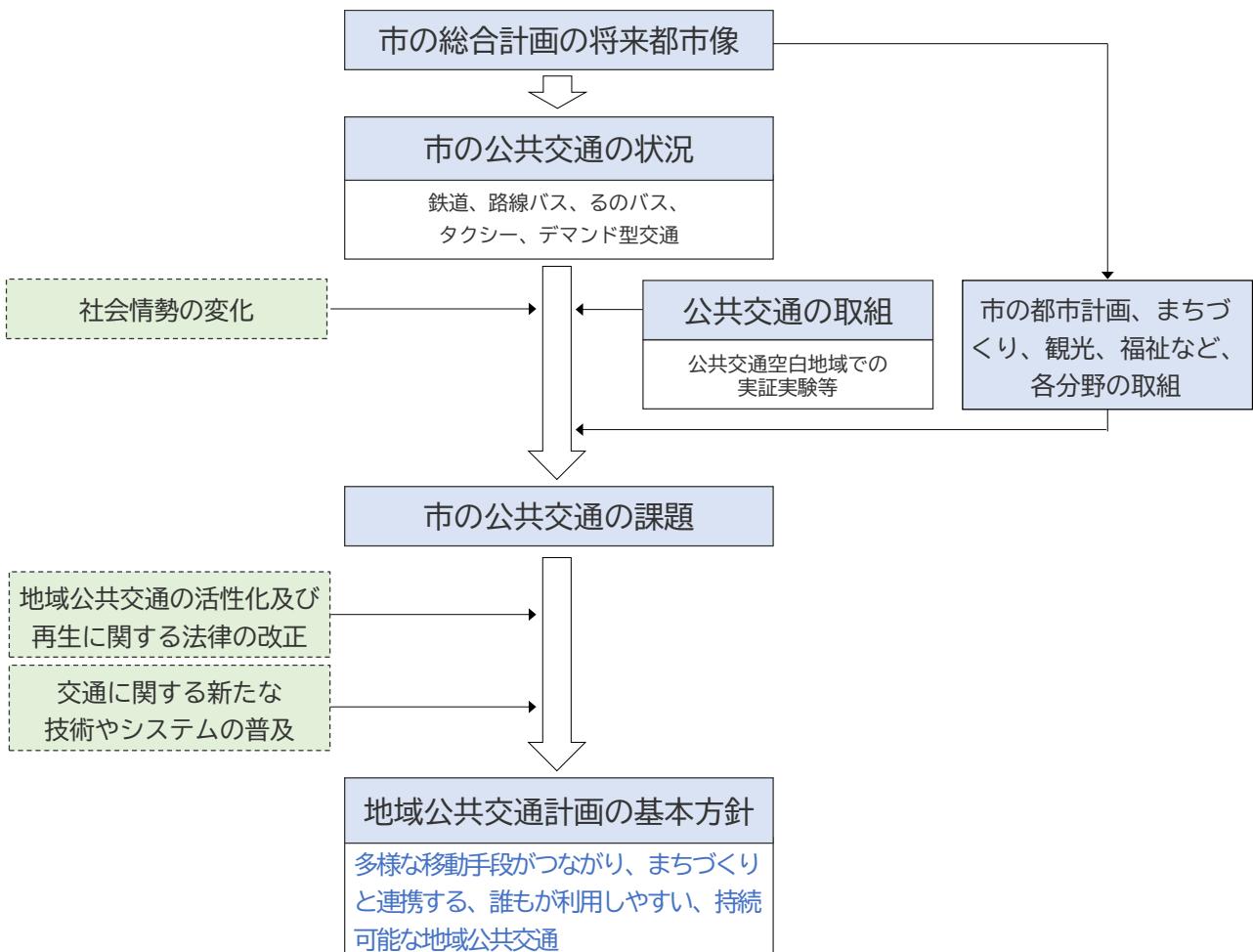


図 4-1 本計画の基本方針設定の背景

## 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の利用圏外の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。

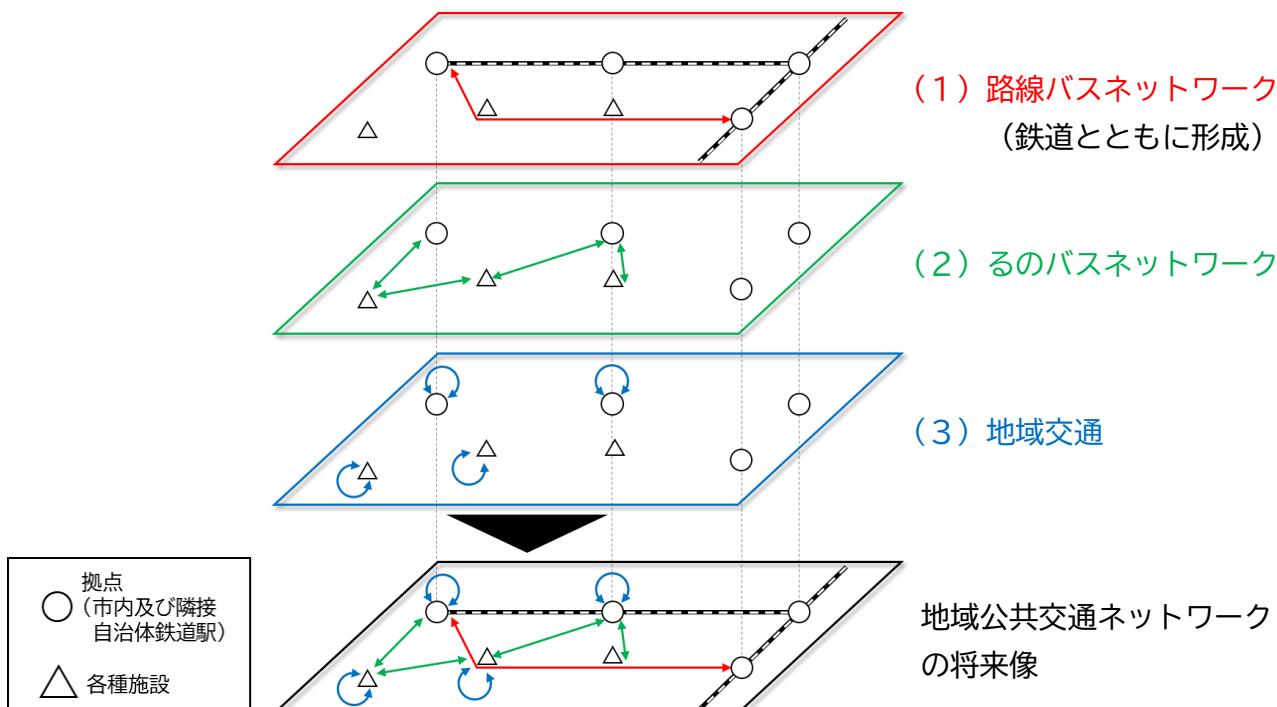


図 4-2 地域公共交通ネットワークの将来像のイメージ

## 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。

### <観点>

- 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はなく、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。

### <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

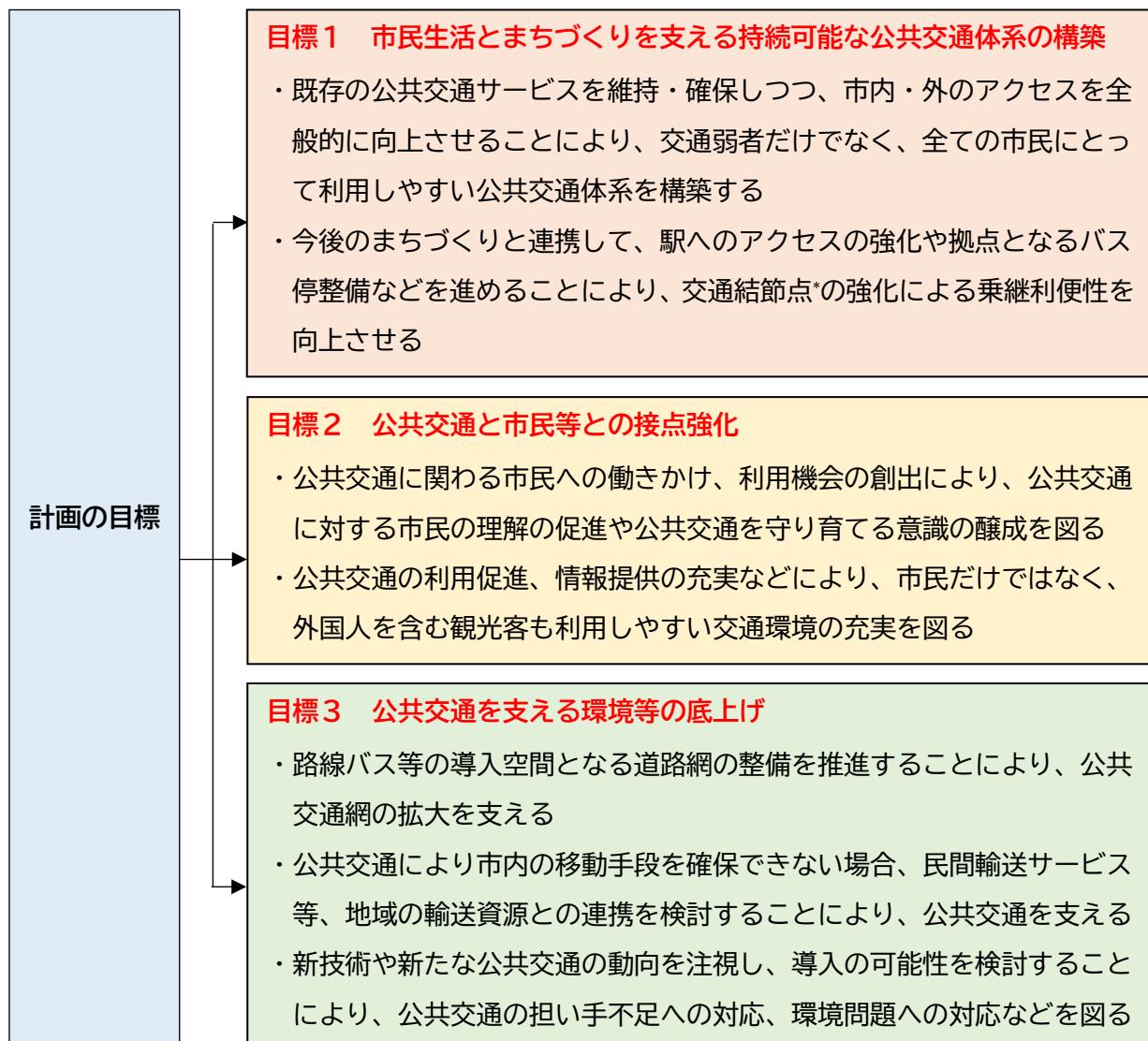


図 4-3 計画の目標

## (参考) 課題のまとめと計画の目標の対応

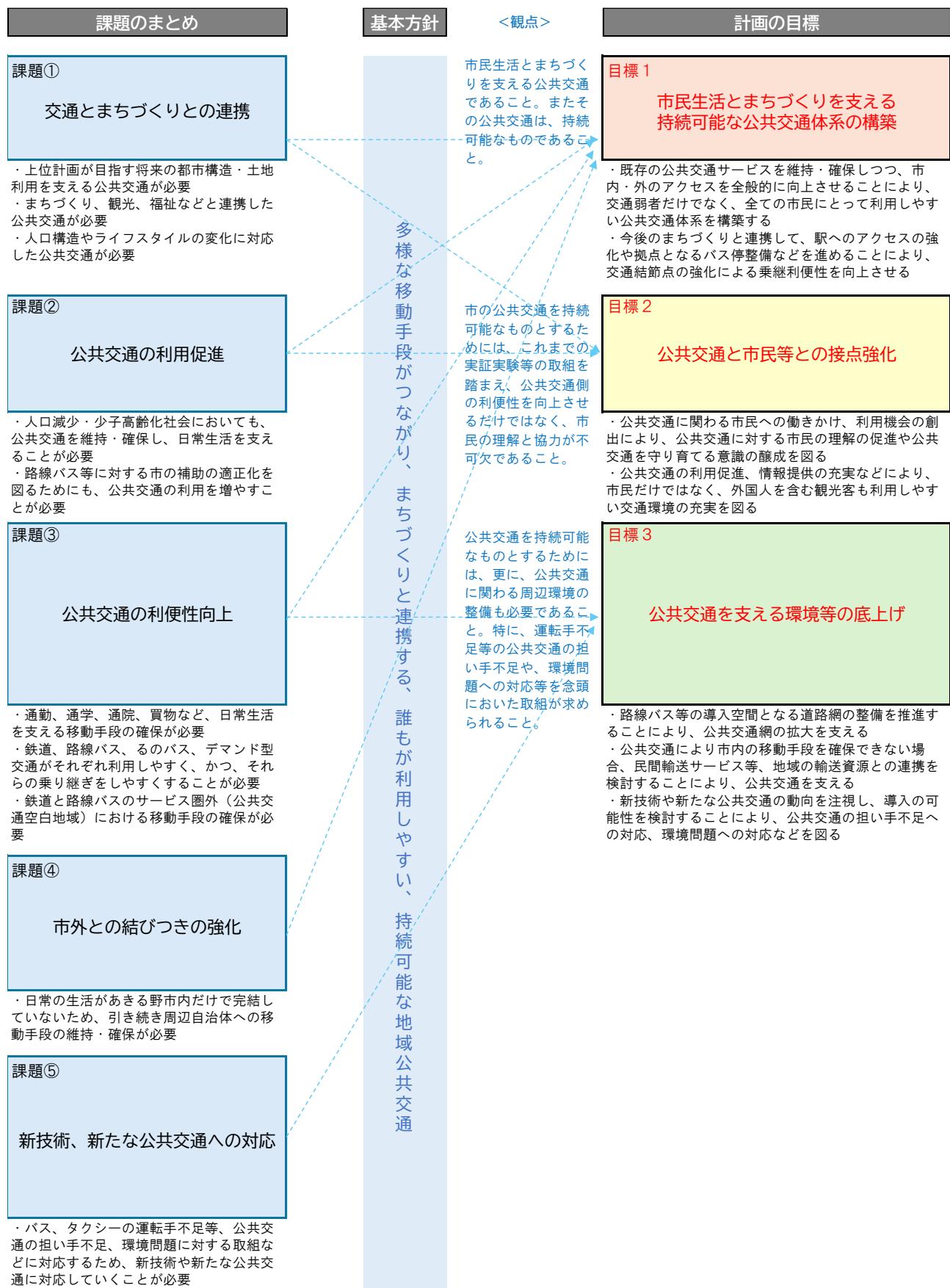


図 4-4 課題のまとめと計画の目標の対応

