



## 資料編



- ・資料1 計画の策定経緯
- ・資料2 地域公共交通に関する法律の改正等
- ・資料3 公共交通空白地域対策等に対する意見の把握
- ・資料4 指標の定義と算出方法
- ・資料5 用語解説

# 資料 1 計画の策定経緯

## 1. 協議・策定経緯

| 年度         | 年月日                            | 内容   |
|------------|--------------------------------|--|
| 令 和<br>5年度 | 令和 5 年<br>7月 25 日              | 第1回あきる野市地域公共交通協議会<br><u>あきる野市における公共交通対策の取組について</u><br>東秋留駅前の新規免許区間運行計画（案）<br>公共交通実証実験（るのバス増発・増便、デマンド型交通）について                   |
|            | 令和 5 年<br>12月 4 日              | 第2回あきる野市地域公共交通協議会<br>公共交通実証実験の進捗状況等について<br><u>【講演】地域公共交通計画策定に向けて</u>   |
|            | 令和 5 年<br>12月 25 日             | 第3回あきる野市地域公共交通協議会<br>公共交通実証実験の進捗状況等について<br><u>地域公共交通計画の策定（あきる野市における公共交通の現状）</u><br>公共交通実証実験の今後の展開について                          |
| 令 和<br>6年度 | 令和 6 年<br>7月 26 日              | 令和6年度第1回あきる野市地域公共交通協議会<br>あきる野市地域公共交通協議会運賃協議分科会の設置について<br>公共交通実証実験の進捗状況等について<br><u>地域公共交通計画の策定について</u>                         |
|            | 令和 6 年<br>10月 1 日              | 令和6年度第2回あきる野市地域公共交通協議会<br>公共交通実証実験の進捗状況等について<br><u>地域公共交通計画の策定について</u><br>公共交通実証実験等の当面の方向性について                                 |
|            | 令和 7 年<br>2月 21 日              | 令和6年度第4回あきる野市地域公共交通協議会<br>公共交通実証実験の進捗状況等について<br>デマンド型交通「チョイソコあきる野」の本格運行について<br><u>あきる野市地域公共交通計画の策定について</u><br>るのバス運行ルートの再編について |
| 令 和<br>7年度 | 令和 7 年<br>6月 4 日               | 令和7年度第1回あきる野市地域公共交通協議会<br><u>あきる野市地域公共交通計画の策定について</u>  |
|            | 令和 7 年<br>7月 28 日              | 令和7年度第2回あきる野市地域公共交通協議会<br><u>あきる野市地域公共交通計画の策定について</u>  |
|            | パブリックコメントの実施（令和7年10月1日～10月21日） |  |
|            | 令和 7 年<br>11月 28 日             | 令和7年度第4回あきる野市地域公共交通協議会<br><u>あきる野市地域公共交通計画の策定について</u><br>持続可能な地域公共交通の実現に向けた実証実験の実施について   |

※あきる野市地域公共交通協議会の議事等のうち、地域公共交通計画の策定に関わる議事等を**太字・下線**で示しています。

## 2. 協議体制（あきる野市地域公共交通協議会委員）

| 区分                                | 所属・役職等                                      | 氏名                     | 備考                             |
|-----------------------------------|---|------------------------|--------------------------------|
| 学識経験者                             | 東京都立大学都市環境学部教授                              | 小根山 裕之                 |                                |
| 地域公共交通の利用者である市民の代表                | 公募市民  | 高野 喜一                  |                                |
|                                   |   | 竹之内 正雄                 |                                |
|                                   |   | 宮本 由美子                 |                                |
| 鉄道事業者の代表                          | 東日本旅客鉄道株式会社<br>八王子支社企画総務部経営戦略ユニット<br>マネージャー | 倉科 大地                  |                                |
| 一般旅客自動車運送事業者の代表                   | 西東京バス株式会社<br>取締役営業部部長                       | 黒田 誠                   |                                |
|                                   | 横川観光株式会社<br>代表取締役社長                         | 山口 和彦                  |                                |
| 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表            | 一般社団法人東京バス協会<br>乗合業務部長                      | 米澤 晓裕<br>畠樺 秀樹         | ～R6.5.31<br>R6.6.1～            |
| 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表 | 西東京バス労働組合<br>執行委員長                          | 黒山 一成                  |                                |
| 福祉関係者                             | 社会福祉法人あきる野市社会福祉協議会<br>生活支援課長                | 榎原 秀明                  |                                |
| 警視庁の職員                            | 警視庁五日市警察署交通課長<br>(旧 警視庁五日市警察署交通警備課長)        | 原 泰朝<br>堀出 光洋<br>藤田 泰司 | ～R6.3.31<br>R6.4.1～<br>R7.4.1～ |
|                                   | 警視庁福生警察署交通課長                                | 杉本 伸幸<br>菅原 雄二         | ～R7.2.24<br>R7.2.25～           |
| 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者        | 国土交通省関東運輸局東京運輸支局<br>首席運輸企画専門官（総務企画担当）       | 鈴木 淳<br>中山 俊夫          | R5.11.1～<br>R6.4.1～            |
|                                   | 国土交通省関東運輸局東京運輸支局<br>首席運輸企画専門官（輸送担当）         | 鎌塚 俊充<br>佐藤 義尚<br>小林 聰 | ～R6.3.31<br>R6.4.1～<br>R7.4.1～ |
| 東京都西多摩建設事務所長又はその指名する者             | 東京都建設局西多摩建設事務所<br>管理課長                      | 高橋 伸子<br>犬竹 幹人         | ～R7.3.31<br>R7.4.1～            |
| 市職員                               | あきる野市総務部長                                   | 大久保 丈治<br>渡邊 浩二        | ～R6.3.31<br>R6.4.1～            |
|                                   | あきる野市健康福祉部長                                 | 山田 参生                  |                                |
|                                   | あきる野市都市整備部長                                 | 有馬 哲司                  |                                |

※あきる野市地域公共交通協議会設置要綱第3条に基づく選出区分の順で記載

### 3. パブリックコメントの実施状況

#### 1) あきる野市地域公共交通計画（案）に対する意見募集 実施概要

|                |   |
|----------------|---|
| 実施期間           | 令和7年10月1日（水）から10月21日（火）まで   |
| 計画(案)の<br>閲覧場所 | <ul style="list-style-type: none"><li>・あきる野市ホームページ</li><li>・情報公開コーナー（市役所4階）</li><li>・都市整備部 交通政策課（市役所3階）</li><li>・五日市出張所</li><li>・中央公民館</li><li>・図書館（中央図書館・東部図書館エル・五日市図書館・中央図書館増戸分室）</li></ul> |
| 提出方法           | A4用紙等に、意見と住所、電話番号（法人等の団体の場合には、所在地と団体名、代表者の氏名、電話番号）を記入し、郵送、持参、電子メール、ファクスのいずれかの方法で提出  |

#### 2) 実施結果

あきる野市地域公共交通計画（案）に対する意見は、ありませんでした。

## 資料2 地域公共交通に関する法律の改正等

### 1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

#### 1) 法律の概要

少子高齢化の進展や、地域公共交通の維持困難などにより、地域公共交通の活性化及び再生の推進が重要であることを背景に、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組と、創意工夫を推進するために制定されました。

#### 2) 改正のポイント

##### (1) 令和2年（2020年）改正のポイント

###### 地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画（マスタープラン）」の作成の努力義務化  
(従来の公共交通に加え、地域の多様な輸送資源の計画への位置付け（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバスなど）等)

###### 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

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底

##### (2) 令和5年（2023年）改正のポイント

###### 【背景・必要性】

あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

###### 【法改正の概要】

###### 地域の関係者の連携と協働の促進

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体などの「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

###### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

###### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

###### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

## 2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

### 1) 法律の概要

公共性の高い建造物や、公共交通機関の旅客施設や車両等へのバリアフリーに資する措置を講ずることで、高齢者、障害者などの施設の利用や移動の利便性、安全性の向上の促進を図ることなどを目的として制定されました（通称：バリアフリー法）。

第五条に地方公共団体の責務として、「地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」と定められています。

### 2) 改正のポイント（地域公共交通関連）

2020年（令和2年）6月と2021年（令和3年）4月に、それぞれ改正法が施行されました（改正バリアフリー法）。そのうち、地域公共交通に関する主なポイントを以下に示します。

#### 公共交通事業者等施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準遵守義務の創設  
(車椅子使用者用スロープ板の適切な操作、明るさの確保など)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト  
(旅客支援、情報提供など) 移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設

#### 国民に向けた広報啓発の取組推進

- 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進
  - ・国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
  - ・公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

#### バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- バス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を、バリアフリー基準適合義務の対象に追加

### 3. 外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律

#### 1) 法律の概要

法律（通称：国際観光振興法）の一部改正（平成30年（2018年）4月公布）において、公共交通事業者等に努力義務として課されていた多言語による情報提供促進措置が拡充され、Wi-Fi整備、トイレの洋式化など、幅広いニーズへの対応を促す観点から、新たに外国人観光旅客利便増進措置が定められました。

これに伴い、改正法の施行にあわせて基準（観光庁長官告示）が施行され、ガイドラインが平成30年10月に公表されました。

#### 2) 外国人観光旅客利便増進措置に関する基準及びガイドラインのポイント

##### 公共交通事業者等が今後達成すべきと考えられるサービス水準を明確化 (基準・ガイドライン)

- 公共交通機関の円滑な利用に必要となる情報の外国語等での提供
- 運行の遅延、休止等に関する最新の情報の外国語等での迅速な提供
- インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置  
(公衆無線LAN等を利用した情報の閲覧を可能とする環境の整備)
- 座便式の水洗便所の設置
- クレジットカード支払が可能な券売機等の設置（長距離又は優等の乗車船券）
- 交通系ICカード利用環境の整備（鉄軌道駅、鉄軌道車両、乗合バス車両など）
- 荷物置き場の設置（長距離の利用が見込まれる又は空港への直接のアクセスに利用される鉄軌道車両）
- 外国人観光旅客がウェブサイト等により予約可能な環境の整備（座席等指定券及び企画乗車船券）

##### 上記以外の事項について、望ましい取組の方向性を明示（ガイドライン）

- ナンバリングの整備 ○多言語対応券売機の設置 ○企画乗車船券の造成
- 観光案内所の整備 ○荷物を持たずに旅行できる環境の整備
- 自転車の利用者への対応
- 多様な文化・生活習慣を有する外国人観光旅客への対応



図1 可変式情報表示装置の情報提供例

出典：公共交通機関における外国人観光旅客利便増進措置ガイドライン（観光庁、平成30年10月）

## 4. あきる野市公共交通に関する条例

### ○あきる野市公共交通に関する条例

令和7年3月31日  
条例第12号

#### (目的)

第1条 この条例は、本市における公共交通の基本理念及びその実現を図るため基本となる事項を定め、市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者の責務等を明らかにすることにより、公共交通の利用を総合的に促進し、もって公共交通の維持及び誰もが移動しやすい環境づくりに寄与することを目的とする。

#### (定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 公共交通 市民の日常生活若しくは社会生活における移動又は本市を来訪する者の移動のための交通手段をいう。
- (2) 市 市長その他の執行機関をいう。
- (3) 市民 市内に住所を有する者及び市内に通勤し、又は通学する者をいう。
- (4) 事業者 市内で事業活動を行う法人その他の団体及び個人をいう。ただし、公共交通事業者を除く。
- (5) 公共交通事業者 次のいずれかに該当する者をいう。
  - ア 道路運送法（昭和26年法律第183号）に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）に規定する高速自動車国道を利用して、都市間の旅客の運送を行う者を除く。）及び一般乗用旅客自動車運送事業者
  - イ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）に規定する鉄道事業者

#### (基本理念)

第3条 市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者は、公共交通の機能が将来にわたって維持され、利用の促進が図られるよう、それぞれの責務又は役割を担い、相互に連携し、公共交通とともに支え育まなければならない。

- 2 公共交通の利用の促進は、公共交通が市民等の理解と協力によって積極的に利用されることを基本として行われなければならない。
- 3 公共交通の利用の促進は、公共交通の利便性の向上が図られることを基本として行われなければならない。
- 4 公共交通の利用の促進は、持続可能なまちづくりの実現に資することを基本として行われなければならない。

#### (市の責務)

第4条 市は、前条に規定する基本理念にのっとり、議会、市民、事業者及び公共交通事業者とともに、公共交通の利便性の向上及び維持・発展を可能とするまちづくりを推進しなければならない。

- 2 市は、公共交通に関する総合的な施策（以下「基本施策」という。）を策定し、及び実施しなければならない。
- 3 市は、前項の規定による策定及び実施に当たっては、議会、市民、事業者及び公共交通事業者の意見を十分に反映させるよう努めなければならない。

#### (議会の責務)

第5条 議会は、公共交通に関する調査研究を積極的に行うとともに、必要に応じて取組や提言等を行うものとする。この場合において、議会は、その活動に当たり、公共交通等を積極的に利用するよう努めるものとする。

- 2 議員は、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする。
- 3 議会は、市と連携して、市が実施する基本施策の推進を図るとともに、その実施に当たっては、積極的に参加するものとする。

#### (市民の役割)

第6条 市民は、公共交通の担い手であることを認識し、公共交通への理解及び関心を深めるとともに、過度に自家用車に頼ることなく、公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする。

- 2 市民は、市が実施する基本施策に協力するよう努めるものとする。

#### (事業者の役割)

第7条 事業者は、事業活動における公共交通の利用の促進に努めるとともに、市が実施する基本施策に協力するよう努めるものとする。

- 2 事業者は、その従業員に対し、公共交通を積極的に利用するよう意識の啓発に努めるものとする。

#### (公共交通事業者の責務)

第8条 公共交通事業者は、社会的な役割を認識した上で、公共交通に関する利用状況及び意見を把握し、公共交通の利便性を向上させるとともに、市が実施する基本施策に協力するよう努めなければならない。

- 2 公共交通事業者は、公共交通に関する情報を積極的に提供するよう努めなければならない。

#### (基本計画の策定)

第9条 市は、基本施策を総合的かつ計画的に推進するため、公共交通に関する基本的な計画を策定するものとする。

(国等への要請等)

第10条 市及び議会は、必要に応じ、国、都その他の関係機関（以下「国等」という。）に対し、基本施策を推進するための要請又は提案を行うものとする。

(国等及び周辺地方公共団体との連携)

第11条 市は、基本施策を推進するために必要があると認めるときは、国等及び周辺の地方公共団体と連携を図るものとする。

(委任)

第12条 この条例の施行に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この条例は、令和7年4月1日から施行する。

# 資料3 公共交通空白地域対策等に対する意見の把握

公共交通空白地域に対する実証実験による地域住民の生活の変化や実証実験の有効性、課題などを検証することを目的として、対象区域にお住いの方へアンケート調査を実施しました。それぞれの実証実験について、調査結果の概要を示します。

## 1. 公共交通実証実験（タクシー利用補助）に関する地域住民アンケート調査

### 1) 調査概要

#### ○調査方法

- ・深沢区域の補助対象者 43 人への郵送配布・郵送回収

※ご夫婦など1世帯に補助対象者が2名以上いる場合でも、運転免許保有有無等により利用状況や感想などが異なると考えられることから、個別の調査としました。

#### ○調査時期

- ・令和2年1月30日（木）発送
- ・令和2年2月10日（月）回答（投函）締切

#### ○回収状況

表 1 回収状況

| 配布数<br>(A) | 回収数<br>(B) | 回収率<br>(B/A) |
|------------|------------|--------------|
| 43         | 38         | 88.4%        |

### 2) 調査結果（一部抜粋）

#### （1）補助券を使わなかった理由

（前問で、タクシー代補助券を「2. 使わなかった」とお答えの方にお尋ねします。）お使いにならなかった理由は何ですか（特にあてはまるものを3つまで○）。

1. 自家用車による外出の方が便利だから
2. 補助を使っても自己負担を伴うから
3. タクシーを呼ぶのが面倒だから
4. 利用したいと思ったとき、（あきる野市内で）対象タクシーが捉まらなかったから
5. 家族が送迎してくれるから
6. 健康のため歩くことにしてるから
7. その他

#### ○意見の傾向

「使わなかった」の理由として最も多かった回答は、「自家用車による外出の方が便利だから」で、64.7%となっています。

以下、「タクシーを呼ぶのが面倒だから」(29.4%)、「補助を使っても自己負担を伴うから」「家族が送迎してくれるから」(ともに 23.5%) までが2割を超える回答となっています。

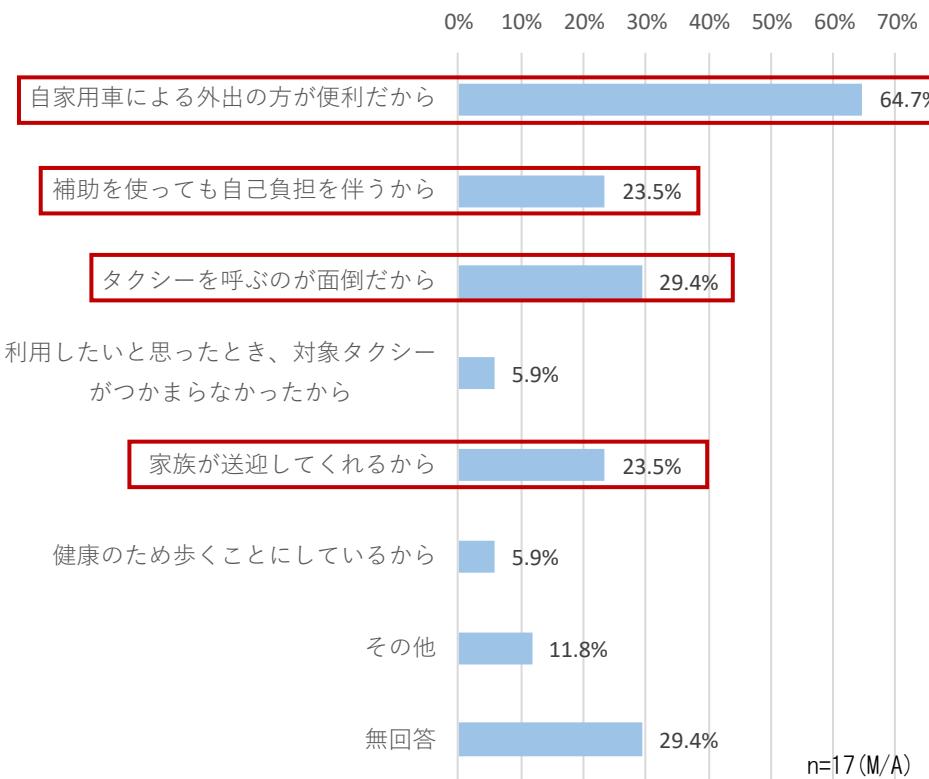


図2 補助券を利用しなかった理由

## (2) タクシーフレキシブルカードの有効性や課題

今回のようなタクシーフレキシブルカードの効果はあると思いますか（○は1つ）。

- |            |           |              |
|------------|-----------|--------------|
| 1. とてもそう思う | 2. ややそう思う | 3. どちらともいえない |
| 4. あまり思わない | 5. 全く思わない | 6. わからない     |
- また、上記のように思った理由は何ですか。ご自由にお書きください。

### ○意見の傾向

「とてもそう思う」(18.4%)と「ややそう思う」(23.7%)を足して42.1%の方が『効果がある』と思う一方で、「あまり思わない」(10.5%)と「まったく思わない」(7.9%)を足して『効果がない』と考える方も18.4%見られ、『効果がある』と『効果がない』の比は約2:1となりました。

また、タクシーフレキシブルカードを行った場合の本市全体への効果有無に関する理由を見ると、効果あり/なしや、補助券利用の有無を問わず、現状の改善ではなく、将来に対する不安や期待についての意見が見られます。

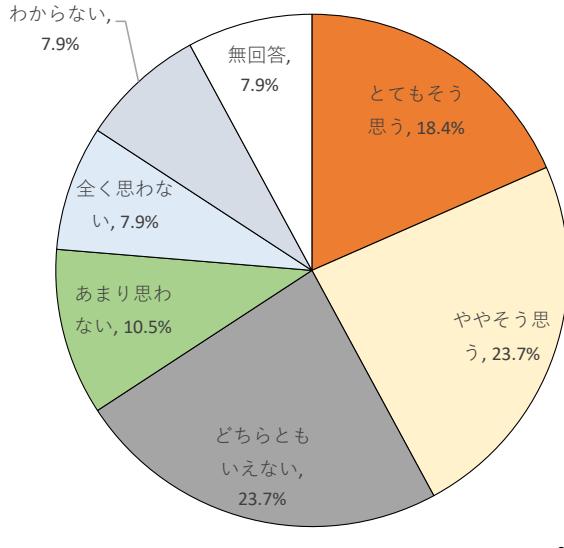


図 3 タクシーフレキシブル運転によるあきる野市全体への効果

表 2 補助券利用の有無・回答別の理由（一部強調）

| 補助券利用<br>回答 | 補助券を使った  | 補助券を使わなかった   |
|-------------|--|--|
| とても思う       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・少しでも補助があれば家計が助かるので。</li> <li>・車がないと歩かなければならぬから</li> <li>・だんだん高齢化していくので将来に不安がある</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>いずれ使う生活になると思います。</b>半分でも補助が出ると、助かるでしょう。</li> <li>・今は自分で運転し移動しているので、<b>補助券についてはわかりませんが、今後は利用する事があるかもしれません。</b></li> </ul>  |
| やや思う        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まだ免許があったので、使用する機会が少なかった。</li> <li>・少しでも補助してもらうと金銭的に助かる</li> <li>・迎えを呼ばなくてすむ</li> <li>・この先車が乗れなくなつた時を思う！</li> <li>・自分に当てはめるとまだ車で仕事、買物、通院と毎日運転しているので、後5年もすると実感すると思います。</li> <li>・今回の利用条件では、深沢よりの利用で必要となる「タクシー呼び出し料」を考えると、かなり負担を感じられる。ただし今後の高齢化社会では、適切な補助での「タクシーフレキシブル運転」は有効かと考えます。</li> <li>・<b>自分で運転できない人はありがたいと思う</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・72歳男　まだ自分で車運転出来ますので今の所必要なし。妻も73歳運転します。送りむかえしてくれるので必要なし。5~6年先か？必要になったときは利用したいです。</li> <li>・車を運転することが出来なくなった時には（現在は運転出来る）他に移動手段がないので。</li> </ul>   |
| どちらともいえない   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1回につき1枚なので負担が多い為、何枚も使えばもう少し利用できそうだと思います。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>今所は運転出来るが、出来なくなった時は利用すると思う。</b></li> <li>・各個人差（身体障害その他）使用不可、健全な人のみ使用可だから。</li> </ul>  |
| あまり思わない     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー券が1回1枚だとどうしても不足金を支払わなくてはいけない。まだ運転が出来ているので、今のうちには必要ない。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーは、最近10年間は1度も利用していません。この深沢地区で、タクシーに乗り慣れており、呼ぶのに時間的余裕があり、ある程度の金銭的余裕も有り、タクシーしか利用方法が無いと云う人は居るのでしょうか？</li> <li>・1回の外出に数か所（買い物だけでも3か所くらい）次々寄ったり、病院の送迎なども時間の調整を図ったりと、自由に行きたい所。時間等制約がわざわざいい。自分でできる限り、運転したい気持ちがあるが、出来なくなつたら小型のマイクロバス等を（1台増便してもらえるかもしれない）利用したい。市の財政にとっても良いのでは？</li> <li>・①しばられすぎている　②中途半端</li> </ul> |
| 全く思わない      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>今自分で運転し遠出が出来るので、むしろ頂いたので使わなくてはと考えてしまう事が多かった。</b></li> <li>・自宅までの迎車料金の負担が大きい。<b>まだ車へ乗れるので必要ない。</b>車のない人への補助額を増してほしい。</li> </ul>  |  |
| わからない       |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>現在は自家用車を利用出来るから</b></li> </ul>  |

### (3) 今後の改善点

- 今回の実証実験を振り返り、今後に向けて改善すべき点はありますか。  
(当てはまるもの全てに○)。
1. 補助回数を増やしてほしい
  2. 補助金額を上げてほしい
  3. 1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい
  4. 補助回数は今まま（1か月あたり4枚）でよい
  5. 補助金額は今まま（1回あたり500円）でよい
  6. 対応してくれるタクシー会社を増やしてほしい
  7. 補助対象年齢を下げてほしい
  8. 補助対象者を増やしてほしい
  9. その他

#### ○意見の傾向

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」で、63.2%に達しています。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%となっています。

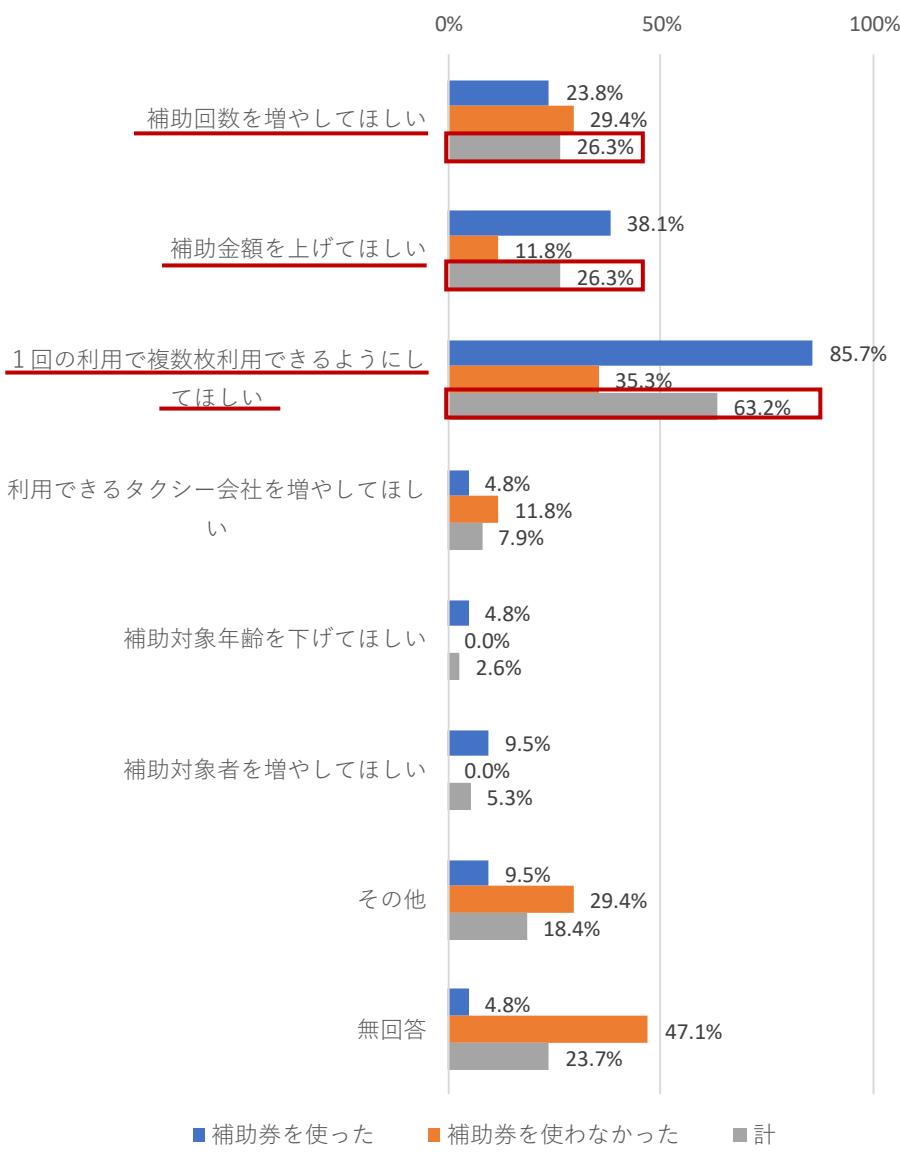


図 4 今後に向けての改善点

## 2. 公共交通実証実験（定時定路線型交通）に関する地域住民アンケート調査

### 1) 調査概要

#### ○調査方法

- ・草花折立区域在住の全世帯（161世帯）への郵送配布・郵送回収

※各世帯で実証実験を利用した人に優先して回答を依頼しました。また、利用者がいない場合にも世帯内の1人に回答を依頼しています。

#### ○調査時期

- ・令和3年9月2日（木）発送
- ・令和3年9月21日（火）回答（投函）締切

#### ○回収状況

表 3 回収状況

| 配布数<br>(A) | 回収数<br>(B) | 回収率<br>(B/A) |
|------------|------------|--------------|
| 161        | 70         | 43.5%        |

### 2) 調査結果（一部抜粋）

#### （1）実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由

（前問にて、実証実験について「一度も利用していない」「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」とお答えの方にお尋ねします。）

実験運行を利用しなかった、または利用しなくなった理由として、次の項目はどの程度当てはまりますか。

それぞれ「1. 当てはまる」「2. やや当てはまる」「3. どちらともいえない」「4. あまり当てはまらない」「5. 当てはまらない」の5段階でお答えください。

#### ○意見の傾向

実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由として、「当てはまる」「やや当てはまる」を合わせた割合が最も多かったのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(76%) となっており、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%) となっています。

これらは、「当てはまる」の割合が突出しており、実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人の多くは、実験運行の利便性の有無よりも現状の必要性の有無を理由としているといえます。

また、「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 57% となっています。

新型コロナウイルス関係では、「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」が約 41%、「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」が約 44% となっています。

新型コロナウイルスの影響で実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人が約40%～50%存在していると考えられます。

一方、実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由として、「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」(約72%)となっており、次いで「運賃がかかるから」(約70%)となっています。

停留所の位置や運賃を理由に実験運行を利用しなかった、利用しなくなった人は少ないといえます。

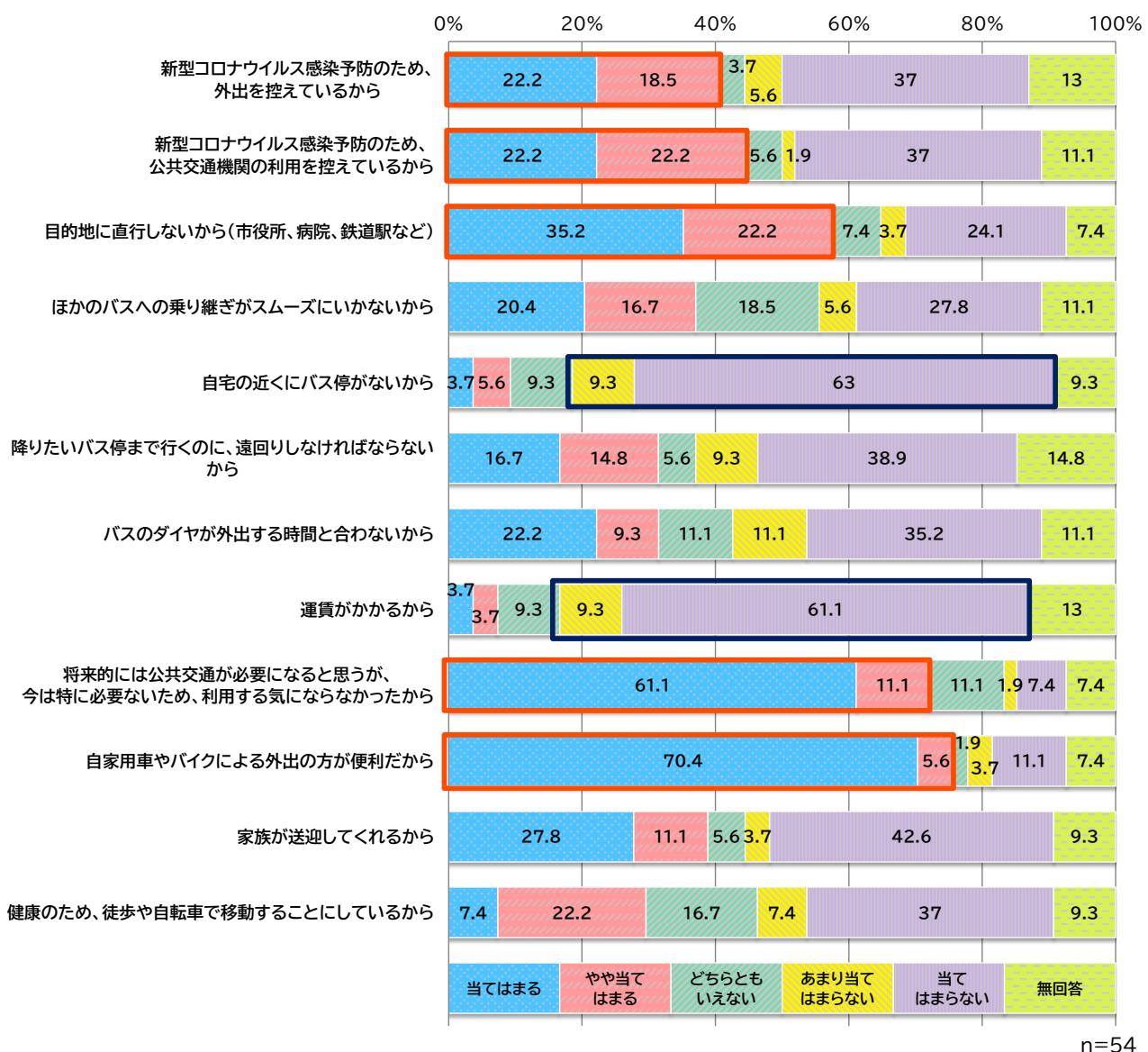


図 5 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

## (2) 定時定路線型交通の有効性や課題

今回のような定時定路線型交通は、草花折立区域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。

- |            |           |              |
|------------|-----------|--------------|
| 1. とてもそう思う | 2. ややそう思う | 3. どちらともいえない |
| 4. あまり思わない | 5. 全く思わない | 6. わからない     |

また、その理由についてもお書きください。

### ○意見の傾向

定時定路線型交通は効果があると思う割合（「とてもそう思う」「ややそう思う」を合わせた割合）は、約 79%を占めています。そのうち、「とてもそう思う」が約 59%と過半数の回答がありました。

「とてもそう思う」「ややそう思う」の理由としては、「高齢化や免許返納により必要なため」「地域の交通の便が悪いため」といった地域課題の解決を理由とした意見が多い一方、「高齢者等以外は必要ないため」「サービスの見直しが必要なため」といった否定的な理由により、「ややそう思う」とランクを落として回答した人もみられます。

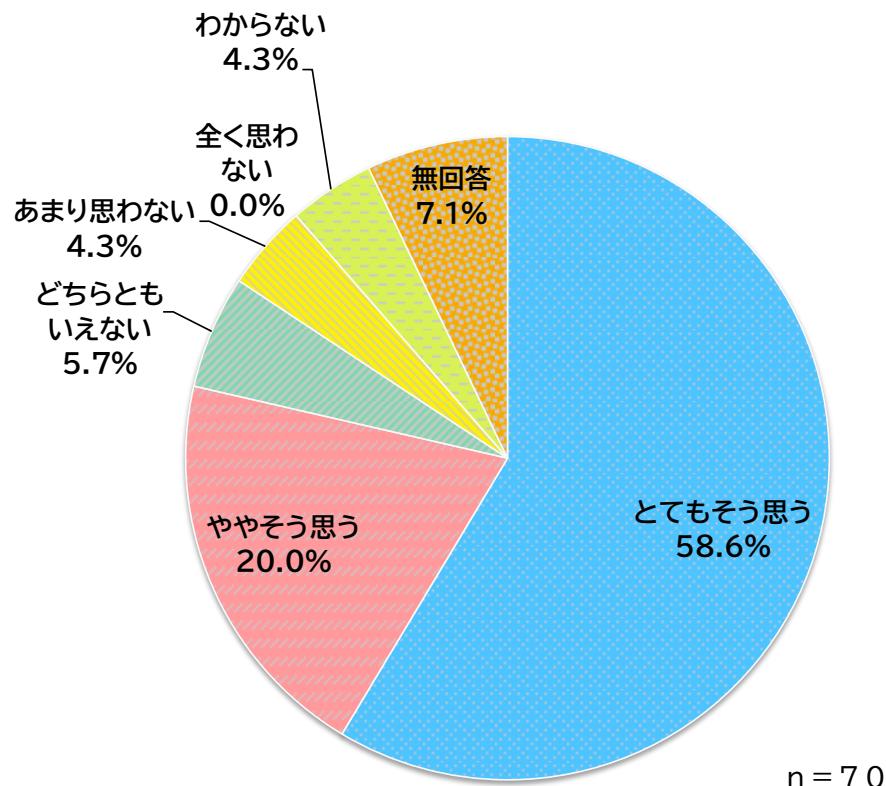


図 6 定時定路線型交通の有効性

### (3) 今後の改善点

今回の実験運行を振り返り、今後に向けて改善すべき点はありますか。

(当てはまるもの全てに○)

- 1. 便数を増やしてほしい
- 2. 停車場所を増やしてほしい
- 3. 経路を見直して欲しい
- 4. その他

#### ○意見の傾向

改善すべき点として最も多いのは「経路を見直してほしい」(40%)であり、次いで「便数を増やしてほしい」が約14%、「停車場所を増やしてほしい」が約7%となっています。経路の見直しについての具体的な内容としては、新規経路や経由地等の要望のほか、両方向への運行の実施や乗り継ぎ利便性の向上等についての意見がみられます。

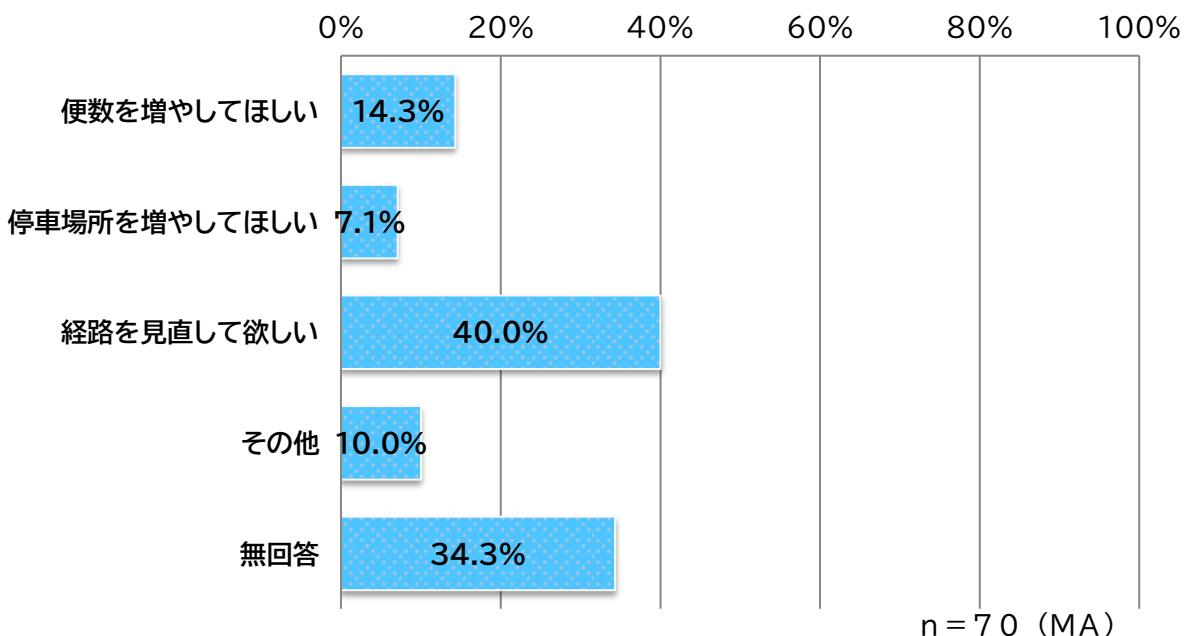


図 7 今後の改善点

### 3. デマンド型交通実証実験に関する地域住民アンケート調査

#### 1) 調査概要

##### ○調査方法

- 利用対象地域（引田・渕上・代継地域、網代地域、野辺・小川地域、草花地域）にお住いの全世帯への郵送配布・郵送回収  
※各世帯で実証実験を利用した人に優先して回答を依頼しました。また、利用者がいない場合にも世帯内の1人に回答を依頼しています。

##### ○調査時期

表 4 調査時期

| 地域       | 発送         | 投函締切       | 【参考】運行開始日 |
|----------|------------|------------|-----------|
| 引田・渕上・代継 |            |            | 令和4年3月14日 |
| 網代       | 令和5年12月13日 | 令和5年12月25日 |           |
| 野辺・小川    |            |            | 令和5年4月3日  |
| 草花       | 令和6年1月10日  | 令和6年1月29日  | 令和5年10月2日 |

##### ○回収状況

表 5 回収状況

| 地域       | 配布数   | 回収数 | 回収率   |
|----------|-------|-----|-------|
| 引田・渕上・代継 | 872   | 338 | 38.8% |
| 網代       | 92    | 34  | 37.0% |
| 野辺・小川    | 562   | 186 | 33.1% |
| 草花       | 162   | 62  | 38.3% |
| 全体       | 1,688 | 620 | 36.7% |

## 2) 調査結果（一部抜粋）

### (1) 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由

（前問にて、実証実験について「一度も利用していない」「数回利用して、途中で利用しなくなった」「1回利用したが、その後は利用していない」とお答えの方にお尋ねします。）

実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由として、次の項目はどの程度当てはまりますか。

それぞれ「1. 当てはまる」「2. やや当てはまる」「3. どちらともいえない」「4. あまり当てはまらない」「5. 当てはまらない」の5段階でお答えください。

#### ○引田・渕上・代継地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』（「当てはまる」+「やや当てはまる」）が多かったのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」で、54.3%と半数以上となっています。次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」(47.4%)、「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」(47.4%)、「家族が送迎してくれるから」(40.4%)、「健康のため、徒歩や自転車で移動することにしているから」(43.9%)なども40%以上と高い割合を占めています。

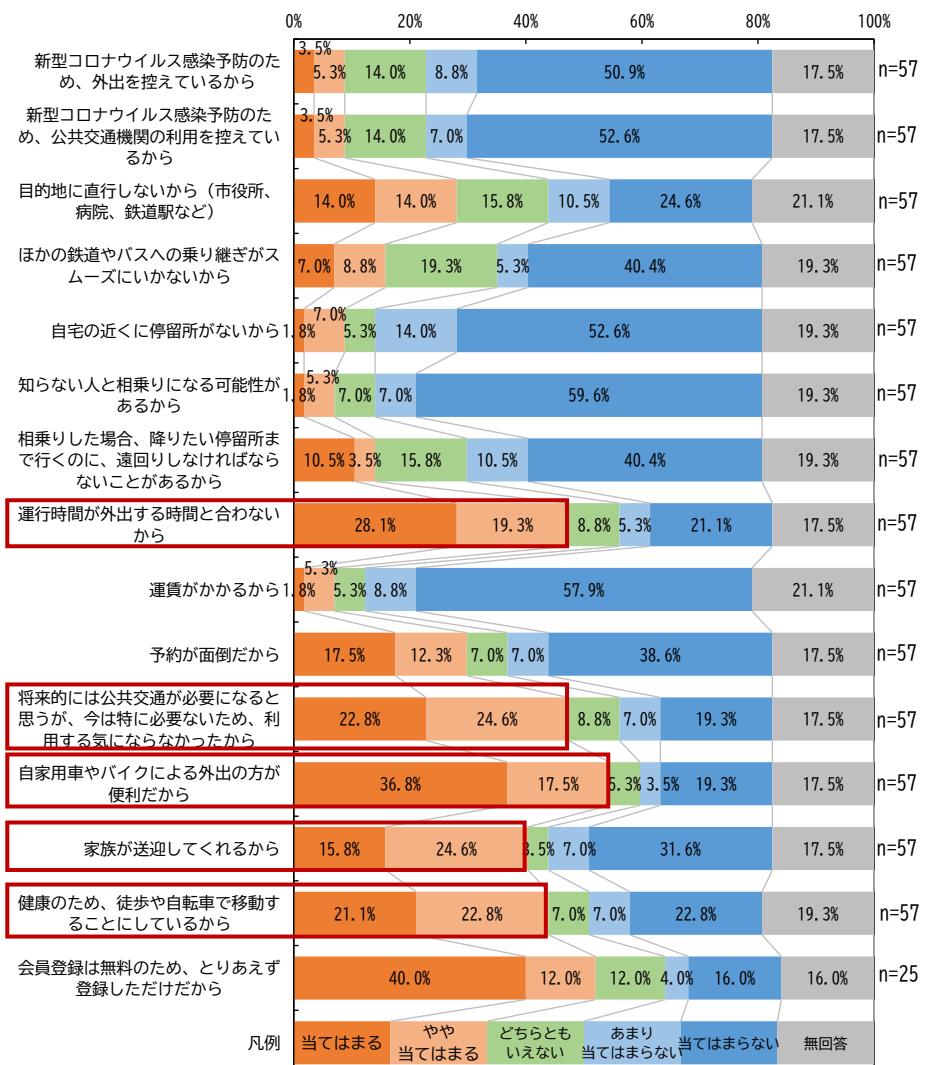


図 8 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（引田・渕上・代継地域）

### ○網代地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、引田・渕上・代継地域と同様に「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(53.9%)となっています。次いで「目的地に直行しないから（市役所、病院、鉄道駅など）」と「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」(同率46.2%)となっています。

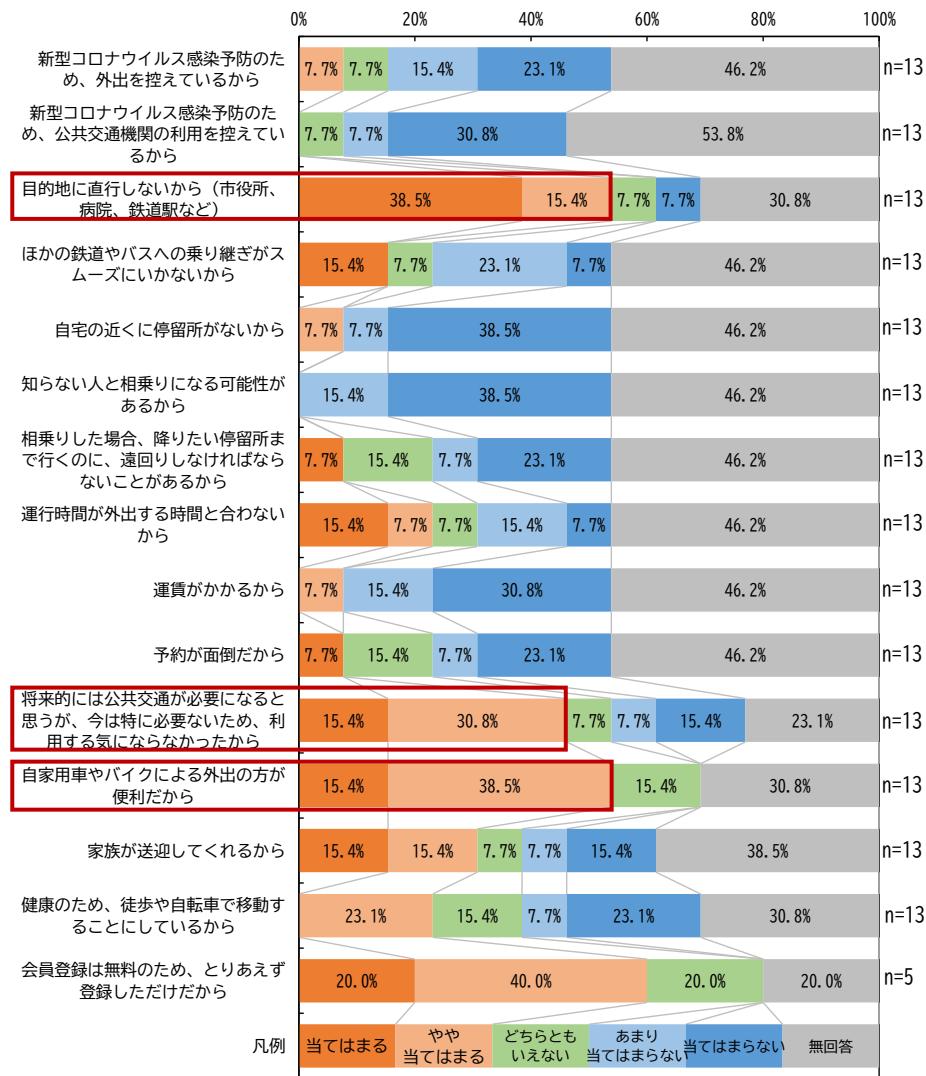


図 9 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（網代地域）

## ○野辺・小川地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、「目的地に直行しないから（市役所、病院、鉄道駅など）」（33.4%）、次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」、「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」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」（同率30.3%）となっています。

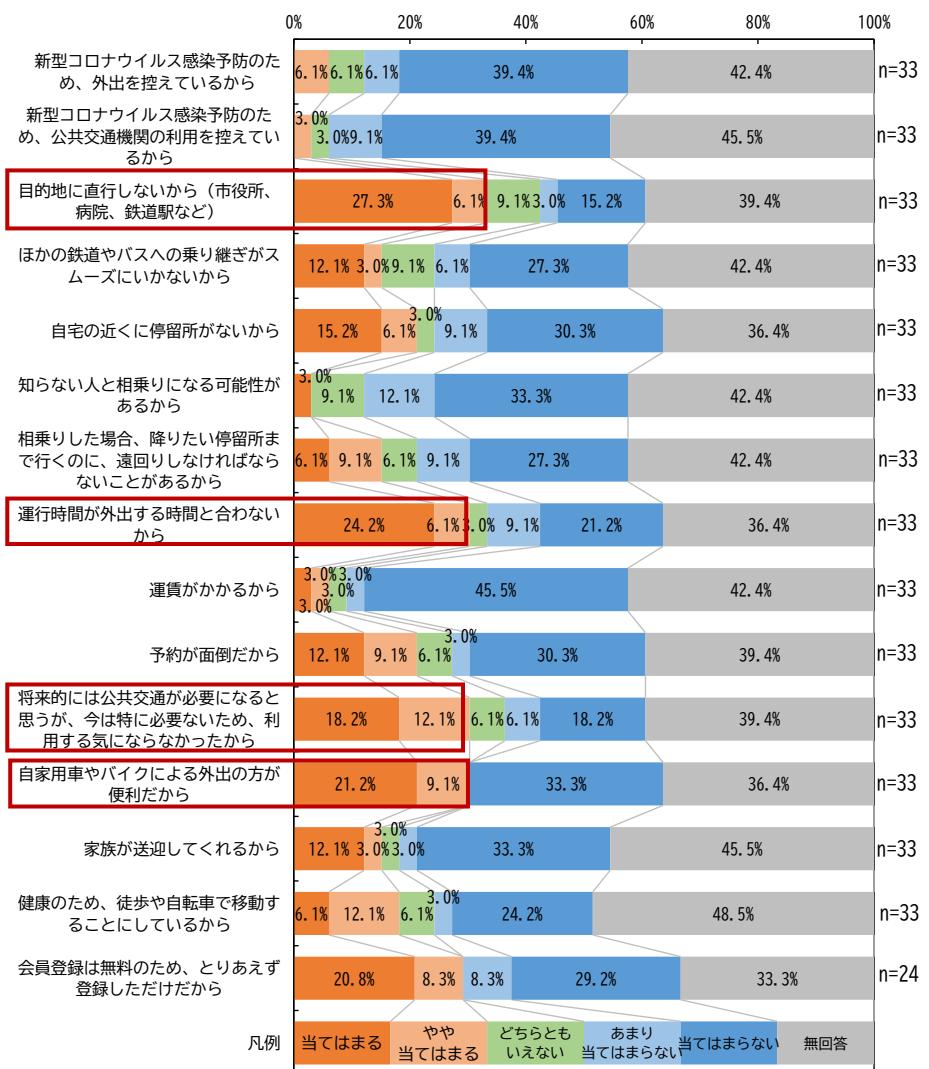


図 10 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（野辺・小川地域）

### ○草花地域

実験運行を利用しなくなった理由として最も『当てはまる』が多かったのは、「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」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(同率 60.0%)、次いで「運行時間が外出する時間と合わないから」(40.0%) となっています。

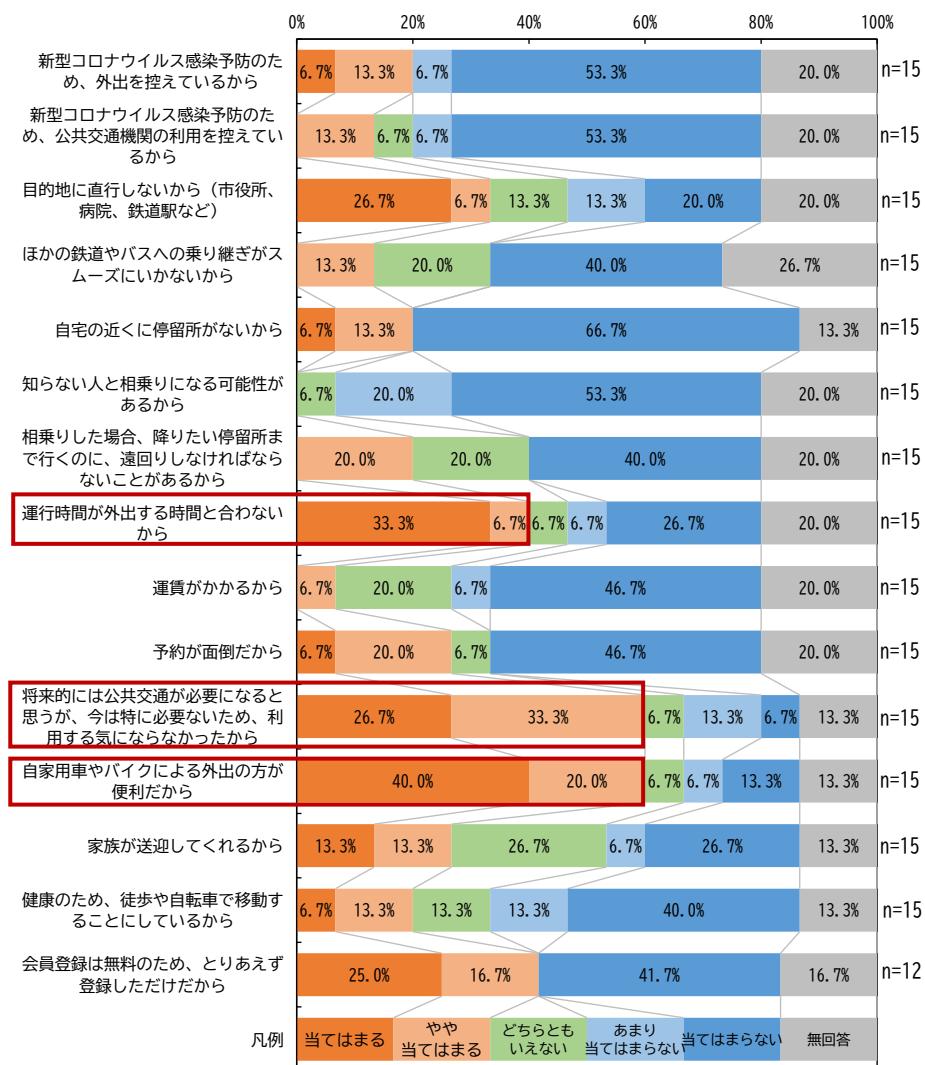


図 11 実験運行を利用していない、または利用しなくなった理由（草花地域）

### ○全体

「会員登録は無料のため、とりあえず登録しただけだから」の回答を見ると、『当てはまる』が高い割合を占める地域が多く、特に引田・渕上・代継地域では半数以上を占めています。

また、いずれの地域においても「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」、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」における『当てはまる』の割合が高くなっています。

## (2) デマンド型交通の有効性

今回のようなデマンド型交通は、あなたがお住まいの地域を含む市内の公共交通の不便な地域にとって効果があると思いますか（○は1つ）。

また、その理由についてもお書きください。

- |            |           |              |
|------------|-----------|--------------|
| 1. とてもそう思う | 2. ややそう思う | 3. どちらともいえない |
| 4. あまり思わない | 5. 全く思わない | 6. わからない     |

デマンド型交通の有効性については、いずれの地域においても、『そう思う』（「とてもそう思う」+「ややそう思う」）が60%以上を占めています。特に網代地域における『そう思う』は90%以上であり、『思わない』（「あまり思わない」+「全く思わない」）と答えた回答者はいませんでした。

また、それぞれの理由について、『そう思う』では、「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、主に高齢者にとっての有効性を理由に挙げる意見が多く見られます。

『思わない』では、利便性に効果を感じられないという意見が多く見られます。

「どちらともいえない」では、あまり利用していないため判断できないという意見が多く見られます。

「わからない」では、そもそも Choi ソコについてあまり知らないという理由が多く見られます。

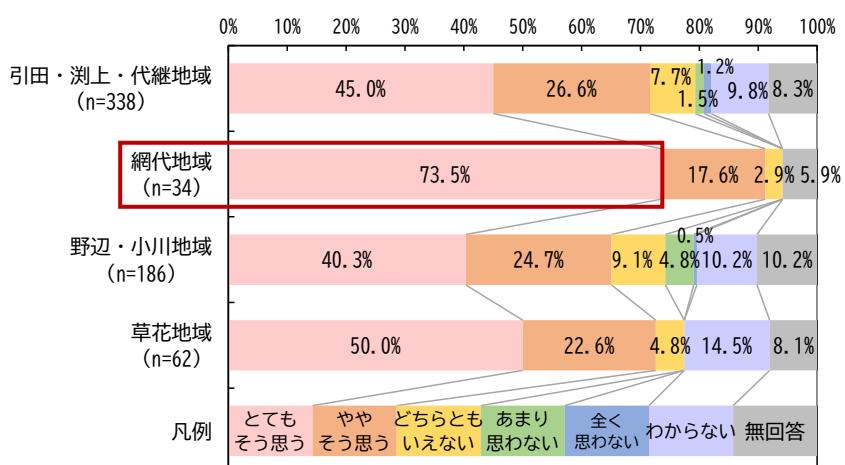


図 12 デマンド型交通の有効性

### (3) 今後改善すべき点

今回の実験運行について、今後に向けて改善すべき点はありますか。(当てはまるもの全てに○)

1. 運行時間を延長してほしい
2. 土日祝日も運行してほしい
3. 今回の運行区域内で、停車場所を増やしてほしい
4. 運行区域を広げてほしい
5. その他

実験運行の改善すべき点については、いずれの地域においても「土日祝日も運行してほしい」という回答が多く、特に網代地域では 58.8%と、ほかの地域よりも多い回答となっています。また、「運行時間を延長してほしい」(50.0%)、「運行区域を広げてほしい」(44.1%)という回答も、網代地域では多く見られます。

野辺・小川地域では「今の運行区域内で、停車場所を増やしてほしい」が 17.2%とほかの地域よりも割合が高くなっています。

「運行時間を延長してほしい」について、具体的な開始時間では、「8時」が最も多く見られます。

なお、終了時間では、「18時」が最も多く、次いで「17時」も多く見られます。

広げて欲しい具体的な区域について、網代地域では「市役所」、野辺・小川地域では「阿伎留医療センター」という意見が多く見られます。

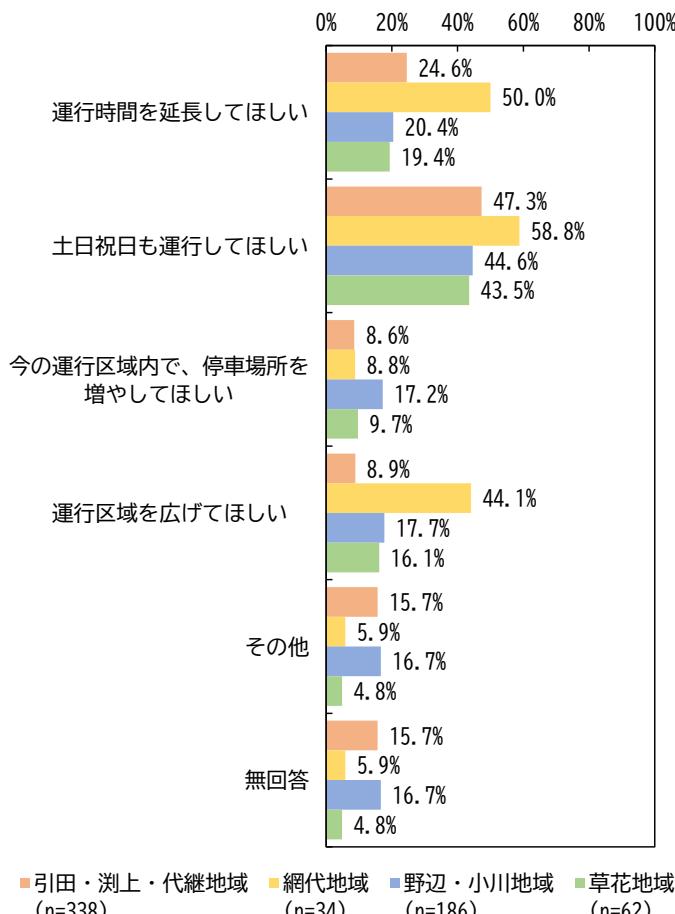


図 13 今後改善すべき点

# 資料4 指標の定義と算出方法

第6章「計画の推進体制と評価方法」で設定した評価指標について、各指標の定義と、現状値及び目標値の算出方法を示します。

表 6 指標の定義と現状値及び目標値の算出方法

| No. | 目標                                    | 指標区分 | 指標                                  | 算出方法   |
|-----|---------------------------------------|------|-------------------------------------|--|
| 1   | 【目標1】<br>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 | 標準   | JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通の1日当たりの利用者数 | <p>【定義】市内を運行するJR五日市線、路線バス（西東京バス）、るのバス、デマンド型交通の1日当たりの利用者数を指標とします。</p> <p>①JR五日市線：市内の駅別1日平均乗車人員</p> <p>②路線バス：市内を運行する路線バス（西東京バス）の1日当たり利用者数の合計<br/>※集計対象：現金及びIC利用者（シルバーパス利用者は未集計）<br/>※利用者数は系統別の合計であり、市外停留所の乗車人員を含みます。</p> <p>③るのバス：ルート別1日平均利用者数</p> <p>④デマンド型交通：1日平均利用者数<br/>※平均利用回数を平均利用人数とみなします。</p> <p>【算出方法】交通事業者や市が把握する利用者数のデータをもとに、各交通手段の1日当たりの利用者数を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①JR五日市線：20,112人/日（令和5年度）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅別内訳：東秋留駅（4,251人）、秋川駅（5,900人）、武蔵引田駅（3,971人）、武蔵増戸駅（2,298人）、武蔵五日市駅（3,692人）</li> </ul> </li> <li>②路線バス：8,790.9人/日（令和6年度）</li> <li>③るのバス：257.1人/日（令和6年度）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート別内訳：五日市→秋川（45.6人）、秋川→五日市（44.5人）、草花方面（58.7人）、小川方面（90.8人）、引田方面（17.4人）</li> </ul> </li> <li>④デマンド型交通：16.6人/日（令和6年度）</li> </ul> <p>&lt;目標値&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①JR五日市線：現状維持</li> <li>②路線バス：現状維持</li> <li>③るのバス：300人/日</li> <li>④デマンド型交通：25.0人/日           <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2次あきる野市総合計画では、将来人口について「78,300人台の維持を目指す」としています。<br/>(※シミュレーション結果：令和2年（2020年）80,292人に対して、令和7年（2025年）は79,588人、令和12年（2030年）は78,368人（2025年に対する2030年の人口は98.5%）)</li> <li>・そのため、公共交通の利用者数は、基幹交通であるJR五日市線及び路線バスについては、本計画に基づく各種施策を着実に実施することにより現状維持を目指す一方で、市が主体的に運行に関わっているるのバス及びデマンド型交通については、サービスの一体的な見直しや利用促進策の推進により、更なる増加を目指します。</li> </ul> </li> </ul> |

| No. | 目標                                    | 指標区分 | 指標                                     | 算出方法  |
|-----|---------------------------------------|------|--|---|
| 2   | 【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（続き） | 標準   | るのバス、デマンド型交通の収支率                       | <p>【定義】るのバス及びデマンド型交通における、運行にかかる支出に対する収入の割合を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等）※補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めません</li> <li>・支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）</li> </ul> <p>【算出方法】市が把握する収入額及び支出額から収支率を算出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率=収入額／支出額</li> </ul> <p>&lt;現状値&gt; るのバス：8.85%（EVバス購入費分を除いた場合：14.35%）、<br/>デマンド型交通：6.35%（令和5年度）</p> <p>&lt;目標値&gt; るのバス：10.85%（EVバス購入費分を除いた場合：16.35%）、<br/>デマンド型交通：8.35%（現状値+2ポイント）</p> <p>1) 目標額の算出の考え方<br/>公共交通の収支率の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。<br/>           ①利用者数の増加を目指すという方針<br/>           ②人口減少傾向（2025年に対する2030年の人口は98.5%）<br/>           ③運営コストの変動（燃料費、人件費等の上昇）<br/>           ④公共交通サービスの質の維持・向上<br/>           これらを踏まえ、収支率の目標は、現状の水準を基準としつつ、効率化や利用促進策による若干の改善を目指すことを目指します。</p> <p>2) 目標額の算出<br/>           ・現状のるのバス8.85%、デマンド型交通6.35%の収支率に対して、令和12年度の目標はるのバス10.85%、デマンド型交通8.35%（現状値+2ポイント）とします。<br/>           ・この目標は、利用者数の増加と運営の効率化により、約2ポイントの改善を目指すものです。</p> |
| 3   |                                       | 標準   | 路線バス、るのバス、デマンド型交通への公的資金投入額（総額、利用1回当たり） | <p>【定義】当該事業への公的資金投入額について、年間総額と対象交通の利用1回当たりの公的資金投入額を指標とします。</p> <p>【算出方法】利用1回当たりの公的資金投入額=公的資金投入額／年間利用回数</p> <p>&lt;現状値&gt;<br/>           (総額) 88,280,727円（令和5年度）<br/>           ・路線バスへの補助（生活バス維持費補助金：14,356,289円）+るのバスへの補助（①循環バス運営費補助金：47,114,000円、②あきる野市循環バス増発・増便実証実験業務委託：16,097,000円。①+②=63,211,000円）+デマンド型交通への補助（デマンド型交通（チョイソコ）実証実験業務委託：10,713,438円）<br/> <br/>           (利用1回当たり) 路線バス（補助対象）：59円（令和5年度）<br/>           ・公的資金投入額=生活バス維持費補助金（年度決算）<br/>           ※補助対象路線（令和5年度）：数馬線、藤倉線、上養沢線、瀬音の湯上養沢線、瀬音の湯線<br/> <br/>           (利用1回当たり) るのバス：702円（令和5年度）<br/>           ・公的資金投入額=循環バス運営費補助金+循環バス増発・増便実証実験委託料（年度決算）※令和5年度はEVバス車両購入費用を除いて算出<br/> <br/>           (利用1回当たり) デマンド型交通：2,915円（令和5年度）<br/>           ・公的資金投入額=デマンド型交通実証実験委託料（年度決算）</p>  |

(次表へ続く)

| No. | 目標                                    | 指標区分 | 指標   | 算出方法   |
|-----|---------------------------------------|------|--|--|
| 3   | 【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（続き） | 標準   | 路線バス、るのバス、デマンド型交通への公的資金投入額（総額、利用1回当たり）（続き） | <p>&lt;目標値&gt;</p> <p>（総額）86,515,112円（現状値の2ポイント改善）<br/>         （利用1回当たり）路線バス（補助対象）：58円、るのバス：688円、デマンド型交通：2,857円（現状値の2ポイント改善）</p> <p>1) 目標額の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公的資金投入額の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。           <ul style="list-style-type: none"> <li>①収支率の改善目標</li> <li>②利用者数の維持</li> <li>③人口減少に伴う税収への影響</li> <li>④公共交通サービスの維持・向上の必要性</li> </ul> </li> <li>これらを踏まえ、公的資金投入額は、収支率の改善により若干の削減を目指しつつ、サービスの質を維持するために大幅な削減は避けます。</li> </ul> <p>2) 目標額の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状の公的資金投入額88,280,727円に対して、令和12年度の目標は86,515,112円（88,280,727円*0.98）とします。なお、令和5年度の循環バス運営費補助金にはEV車両購入費が含まれており、目標値算出に当たってはこれを考慮します。</li> <li>利用1回当たり公的資金投入額は、現状の路線バス（補助対象）59円、るのバス：702円、デマンド型交通：2,915円に対して、令和12年度の目標は、路線バス（補助対象）58円、るのバス：688円、デマンド型交通：2,857円とします（現状値*0.98）。</li> <li>この目標は、<u>収支率の改善（2ポイント改善）</u>により、<u>公的資金投入額について、約2%の削減を目指す</u>ものです。これにより、<u>財政負担の軽減と公共交通サービスの維持の両立</u>を図ります。</li> </ul>   |
| 4   |                                       | 選択   | JR五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続便数、接続率              | <p>【定義】JR五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続が成立している便数及びその割合を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>接続は、鉄道とバスの乗り換え時間が4～20分の範囲にあるものとします。</li> </ul> <p>【算出方法】路線図等により路線状況を確認し、時刻表によりJR五日市線とバスの接続便数を確認し、接続率を算出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の鉄道便が1つのバスに接続している、または複数のバス便が1つの鉄道の接続している場合は、バスの便数で集計します。</li> <li>鉄道が運行していない時間帯（始発前または終電後）のみ運行するバスの系統は、整理対象から除外します。</li> <li>鉄道については、武蔵五日市方面、福生方面は問わないとします。</li> <li>平日のみを対象に整理します。</li> </ul> <p>&lt;現状値&gt; 接続便数：367便/日 接続率：76.1%（令和6年度）</p> <p>&lt;目標値&gt; 接続便数：400便/日 接続率：83.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東秋留駅は、折り返し場整備に伴い18便の接続を想定します。<br/>         (18便の根拠：第1回あきる野市地域公共交通協議会(R5.7.25)の資料2「東秋留駅の新規免許区間運行計画（案）」の4ページ「3 時刻表（案）」において、るのバスが東秋留駅に乗り入れた場合、全18便（9便×2回乗り入れ）を想定していることから、全便の接続を想定する。)</li> <li>6時台以降の接続していない便数（106便）のうち、東秋留駅以外の駅における便数（88便）の<u>6分の1</u>（15便）の接続を目標とします。</li> <li>以上の考え方により、目標接続便数を400便（接続率82.6%）とします。<br/>         (現在の接続便数（367便）+東秋留駅（18便）+その他の接続便数の6分の1（15便）)</li> </ul> |

| No. | 目標                                    | 指標区分 | 指標                | 算出方法  |
|-----|---------------------------------------|------|-------------------|---|
| 5   | 【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（続き） | 選択   | 地域公共交通のカバー率（人口）   | <p>【定義】公共交通によるカバーエリアに居住する人口割合を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象とする公共交通カバーエリアは、鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏、デマンド型交通住宅地停留所 300m 圏、盆堀地域交通対策事業対象地域（令和6年度迄）、タクシー利用補助対象地域（令和7年度以降）とします。</li> </ul> <p>【算出方法】GIS を用いてカバーエリアを算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 89.6%（令和6年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カバーエリアは①鉄道駅 700m 圏（令和6年3月）、②バス停 300m 圏（令和4年度（国土数値情報のバス停留所データ））、③デマンド型交通住宅地側停留所 300m 圏（令和6年3月）、④盆堀地域交通対策事業対象地域（令和6年2月）とします。</li> <li>人口は令和2年度国勢調査のデータを用いて算出します。</li> </ul> <p>&lt;目標値&gt; 90.1%（令和12年将来推計データの人口）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>目標値の算出の考え方 <ul style="list-style-type: none"> <li>バスやデマンド型交通の停留所は、現状値のカバーエリアの水準を維持するものとします。さらに、タクシー利用補助対象地域の盆堀・深沢地域をカバーエリアに加えます。<u>将来的な人口減少を加味しても、現状の水準は落とさず、カバー率の着実な向上を目指します。</u></li> </ul> </li> <li>目標値の算出 <ul style="list-style-type: none"> <li>カバーエリアを①鉄道駅 700m 圏、②バス停 300m 圏、③デマンド型交通住宅地側停留所 300m 圏、④タクシー利用補助対象地域（盆堀地域、深沢地域）とします。</li> <li>人口は2030年（令和12年）将来推計データ（国土数値情報）を用いて算出します。</li> </ul> </li> </ol> |
| 6   |                                       | 推奨   | 地域公共交通に関する総合的な満足度 | <p>【定義】市民アンケート調査の「問 施策の満足度・重要度について」のうち「都市整備分野：公共交通体系の整備」の満足度について「満足」または「まあ満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」「まあ満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 7.3%（令和6年度市民アンケート調査）</p> <p>&lt;目標値&gt; 12.0%</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>目標値の算出の考え方 <ul style="list-style-type: none"> <li>現状値は7.3%と低く、改善の余地が大きいと考えられます。利便性向上、情報提供の充実、利用促進策の実施などにより、現状よりも大幅な改善を目指します。</li> </ul> </li> <li>目標値の算出 <ul style="list-style-type: none"> <li>5年後の地域公共交通に関する総合的な満足度の目標値は、12.0%とします。（現状値7.3%から4.7ポイントの上昇）</li> <li>着実かつ意欲的な改善を図ることにより、目標値として年平均約1ポイントの上昇を目指すものです。</li> </ul> </li> </ol>  |

| No. | 目標                                    | 指標区分 | 指標                         | 算出方法  |
|-----|---------------------------------------|------|----------------------------|---|
| 7   | 【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（続き） | 推奨   | 個別の交通手段に対する満足度             | <p>【定義】市の公共交通に関する市民アンケート調査で、個別の交通手段に対する利便性について、「とても満足」または「やや満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、交通手段ごとに「とても満足」「やや満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; JR五日市線：22.9%、路線バス：24.2%、るのバス：18.8%、デマンド型交通：データなし（令和3年度あきる野市の公共交通に関する市民アンケート）</p> <p>&lt;目標値&gt; JR五日市線：25.5%、路線バス：26.5%、るのバス：24.0%、デマンド型交通：20.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。</li> <li>・各交通手段の現状値を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。また公共交通全体の満足度目標（7.3%から12.0%）と整合を図ります。</li> <li>・現状値がないデマンド型交通については、他の交通手段の目標値を参考にしつつ、新規サービスとしての期待値を考慮します。</li> </ul> <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR五日市線：他の交通手段と比べて高い満足度を得ているため、緩やかな上昇（2.6ポイントの上昇）を目指します。</li> <li>・路線バス：現状で最も高い満足度を持つ路線バスも、緩やかな上昇（2.3ポイント）を目指します。</li> <li>・るのバス：現状値が最も低いのバスは、運行ルートの最適化や利用促進策により、5.2ポイントの大幅な上昇を目指します。</li> <li>・デマンド型交通：他の交通手段の現状値を参考に20.0%を目標とします。利用者ニーズに合わせたきめ細かいサービス提供により、高い満足度を目指します。</li> </ul> |
| 8   |                                       | 推奨   | 地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度 | <p>【定義】市民へのアンケート調査で、地域公共交通のソフト面での分かりやすさ（ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など）に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; データなし</p> <p>&lt;目標値&gt; 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。情報提供やサービスの改善など、比較的短期間で効果が出やすい特性を考慮します。</li> </ul> <p>2) 目標値の算出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度の目標値を、個別の交通手段に対する満足度の目標値（JR五日市線：25.5%、路線バス：26.5%、るのバス：24.0%等）と同程度の25.0%を目指します。</li> </ul>  |

| No. | 目標                  | 指標区分 | 指標                                | 算出方法   |
|-----|---------------------|------|-----------------------------------|--|
| 9   | 【目標2】公共交通と市民等との接点強化 | 推奨   | 市民のるのバスとデマンド型交通に対する認知度            | <p>【定義】市民アンケート調査で、地域において実施されている公共交通サービスの認知状況について、「知っており、利用している」または「知っているが、利用していない、または、対象地域に居住していない」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、交通手段ごとに「知っており、利用している」または「知っているが、利用していない、または、対象地域に居住していない」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; るのバス：65.3%、デマンド型交通：28.3%<br/>         (令和4年度市民アンケート調査※るのバス増便及びデマンド型交通実証実験の認知状況に関する設問)</p> <p>&lt;目標値&gt; るのバス：70.0%、デマンド型交通：40.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/>         ・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。各交通手段の現状の認知度を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。</p> <p>2) 目標値の算出<br/>         ・るのバスは、デマンド型交通と比べて高い認知度を得ているため、緩やかな上昇を目指します。情報提供の充実や利用促進策により、4.7 ポイントの上昇を目指します。<br/>         ・デマンド型交通は、現状の認知度が低いため、デマンド型交通の周知、利用の促進などにより、<u>11.7 ポイントの大幅な上昇を目指します</u>。</p> |
| 10  |                     | 推奨   | 市ホームページへのアクセス数<br>(地域公共交通に対する関心度) | <p>【定義】市ホームページの地域公共交通に関するページ（主に本計画担当課である都市整備部交通政策課が担当するページ）への年間アクセス件数を指標とします。</p> <p>【算出方法】該当するホームページへの年間アクセス件数を集計し、算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 31,132 件（令和6年度）</p> <p>&lt;目標値&gt; 38,915 件（現状値の 125%）</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/>         ・市ホームページの地域公共交通に関するページへの年間アクセス件数を<u>公共交通サービスに対する関心度</u>と捉え、5年間で着実な件数の増加を目指します。</p> <p>2) 目標値の算出<br/>         ・認知度向上施策等と連動し、ホームページへのアクセス件数を算出します。<u>現状値の 1.25 倍を目標</u>とすることで、大幅な向上を目指しつつ、実現可能性も考慮しています。</p>  |

| No. | 目標                                      | 指標区分 | 指標                                       | 算出方法   |
|-----|---|------|--|--|
| 11  | 【目標2】<br>公共交通と<br>市民等との<br>接点強化<br>(続き) | 選択   | 観光地を運<br>行する路線<br>バス系統の<br>1日当たり<br>利用者数 | <p>【定義】事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地を運行する路線バス系<br/>統の1日当たりの利用者数を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者から乗降客数のデータ入手し、算出します。<br/>           ①十里木バス停を通るバス系統（観光地：秋川渓谷を想定）<br/>           ※算出対象系統（令和6年度）：五10、五14、五15、五18、五里10、五里<br/>           18、五滝10、檜52の合計（急行・臨時便は含まない）<br/>           ②秋川駅～サマーランドの急行便（観光地：サマーランドを想定）<br/>           ※算出対象系統（令和6年度）：秋川駅～（急行）-サマーランドの往復便         </li> </ul> <p>【算出方法】交通事業者が把握する利用者数のデータをもとに、対象路線バス系<br/>統の1日当たりの利用者数を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 1,314.3人/日（内訳）①756.9人/日、②557.4人/日</p> <p>&lt;目標値&gt; 1,445.8人/日（内訳）①832.6人/日、②613.1人/日<br/>(現状値の110%)</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の観光振興策と連動し、観光客増加を見込んだ目標とします。</li> <li>・自家用車から公共交通への利用転換を促進し、バス利用者の増加を目指しま<br/>す。</li> </ul> </p> <p>2) 目標値の算出<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の観光施策による交流人口の拡大を見込み、現状値から10%の増加を目指<br/>します。（年平均約2ポイントの増加率を想定）</li> <li>・モビリティ・マネジメントの実施や、観光客向けの利便性向上策により、自家<br/>用車からバスへの利用転換を促進します。</li> </ul> </p> |
| 12  |   | 選択   | 移動と観光<br>施設利用を<br>組み合せ<br>たプランの<br>導入件数  | <p>【定義】公共交通による移動と観光施設利用を組み合わせたプラン（チケット<br/>等）の導入件数を指標とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内または市内外の移動に伴う、市または事業者による導入実績を対象とします。</li> </ul> <p>【算出方法】導入件数を年単位で算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 0件/年（令和6年度）</p> <p>&lt;目標値&gt; 1件/年</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5年間で着実な取組の実施を目指した目標とします。デジタル化による利便性<br/>向上、移動と観光施設利用を組み合わせたプランによる周遊促進効果を考慮し<br/>ます。</li> </ul> </p> <p>2) 目標値の算出<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動と観光施設利用を組み合わせたプランの導入の目標値として、1年間に1<br/>件の導入を目指します。</li> </ul> </p>  |

| No. | 目標                   | 指標区分 | 指標                     | 算出方法   |
|-----|----------------------|------|------------------------|--|
| 13  | 【目標3】公共交通を支える環境等の底上げ | 推奨   | 地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度 | <p>【定義】市民へのアンケート調査で、地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; データなし</p> <p>&lt;目標値&gt; 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/>・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。</p> <p>2) 目標値の算出<br/>・地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度の目標値を、個別の交通手段に対する満足度の目標値 (JR 五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%など)と同程度の25.0%を目指します。</p>  |
| 14  |                      | 推奨   | 地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度  | <p>【定義】市民へのアンケート調査で、地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度を聞き、「満足」と回答した割合を指標とします。</p> <p>【算出方法】回答結果から、「満足」の回答比率の合計を算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; データなし</p> <p>&lt;目標値&gt; 25.0%</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/>・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。</p> <p>2) 目標値の算出<br/>・地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度の目標値を、個別の交通手段に対する満足度の目標値 (JR 五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%など)と同程度の25.0%を目指します。</p>  |
| 15  |                      | 推奨   | 二酸化炭素排出量の削減            | <p>【定義】公共交通の利用促進やEV車両の導入などにより寄与すると考えられる、市全体の二酸化炭素排出量を指標とします。</p> <p>【算出方法】「あきる野市環境基本計画」の評価で算出される指標を利用して算出します。</p> <p>&lt;現状値&gt; 市全体: 329.1千t-CO<sub>2</sub> (平成25年度)</p> <p>&lt;目標値&gt; 市全体: 169.0千t-CO<sub>2</sub> (基準年度比: 48.6%削減)</p> <p>1) 目標値の算出の考え方<br/>・第二次あきる野市環境基本計画 改訂版 あきる野市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編) (令和4年6月) の指標「あきる野市全体の二酸化炭素排出量」の基準値と目標値に準拠しています。</p> <p>2) 目標値の算出<br/>・市全体で基準年度比48.6%の削減を目指します。<br/>・公共交通の利用促進、電気自動車の導入などを実施し、公共交通に起因する二酸化炭素排出量の削減を目指します。</p> |

# 資料5 用語解説

表7 用語解説（五十音順）

| 用語                 | 解説   |
|--------------------|--|
| あきる野市公共交通のあり方検討報告書 | 平成29年（2017年）12月に公表された、市の公共交通の現状や課題、今後の取組の方向性について検討した内容をまとめた報告書。あきる野市公共交通のあり方検討会議や、市内6地域で実施されたワークショップでの意見などをもとに構成。                                      |
| カーボンニュートラル         | 温室効果ガスの排出を全体（排出量から吸收量と除去量を差し引いた合計）でゼロにすること。  |
| 交通結節点              | 異なる交通手段の乗り換えが可能な地点。鉄道駅やバスターミナルなどが該当し、複数の交通モードを円滑に接続する拠点として、利便性の向上や利用促進に寄与する。   |
| 交通手段分担率            | ある地域における移動手段（鉄道、バス、自家用車、自転車、歩行など）ごとの利用割合を示す指標。地域の交通状況やモード選択の傾向を把握するために用いられる。   |
| 公共交通空白地域           | 鉄道やバスなどの公共交通手段が存在せず、日常的な移動に支障をきたす地域。   |
| 自動運転技術             | センサーヤ AI を活用して車両が自律的に走行する仕組みであり、運転の主体や自動化の範囲に応じてレベル0～5の6段階に分類される。中でもレベル4は、特定の条件下で人の操作を必要とせずに完全自動で運行できる段階であり、遠隔監視体制のもと、わが国でも地域内の移動サービスとして活用される例が出てきている。 |
| 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。  |
| デマンド型交通            | 利用者の予約や希望に応じて運行する交通手段の総称。時刻表や定路線をもたず、運行経路や時間が柔軟に設定される。バスやタクシーの中間的な性格を持ち、公共交通空白地域での移動手段として活用されている。  |
| パーク・アンド・ライド        | 自家用車で郊外の駐車場まで移動し、そこから公共交通に乗り換えて目的地へ向かう移動の方法。都市部への車の流入を抑えることで、渋滞緩和や環境負荷の軽減などに繋がるとされている。   |
| パーソナルモビリティ         | 電動キックボードや小型モビリティなど、主に1人での近距離移動を想定した移動手段の総称。  |

| 用語         | 解説   |
|------------|--|
| パーソントリップ調査 | 人の1日の移動行動を記録し、都市や地域の交通の実態を明らかにする統計調査。1回の目的をもった移動を「1トリップ」として数え、「誰が」「いつ」「どこからどこへ」「何の目的で」「どの交通手段で」移動したかなどを把握する。   |
| 福祉有償運送     | 障がい者や要介護者など、移動に配慮を要する方を対象に、NPO法人等が自家用自動車（白ナンバー）を使用して行う有償の移送サービス。   |
| モビリティハブ    | 様々な交通モードの接続・乗り換え地点。ここでいう「交通モード」は、路線バスやデマンド型交通などの公共交通機関のほか、電動キックボードや自転車のシェアリングサービスや、自動運転バス・タクシー、小型モビリティなど、将来的に普及が予測されるモードも含まれ、様々な移動手段をシームレスに乗り換えるための拠点と位置付けられている。<br>(国土交通省「国土交通白書 2024」) |

表 8 用語解説（英数字順）

| 用語              | 解説  |
|-----------------|---|
| DX              | Digital Transformation：デジタル・トランスフォーメーションの略で、「新たな日常」の原動力として、制度や組織の在り方等をデジタル化に合わせて変革すること。   |
| EV              | Electric Vehicle：電気自動車の略で、バッテリーに蓄えた電力でモーターを駆動し、走行時に排出ガスを出さない車両を指す。環境負荷の低減や脱炭素社会の実現に向けて普及が進められている。                                   |
| ICT             | Information and Communication Technology：情報通信技術の略で、コンピュータやインターネット、通信ネットワークなどを活用して情報を収集・処理・伝達する技術の総称。行政サービスや教育、医療、交通など幅広い分野で活用されている。 |
| MaaS            | Mobility as a Serviceの略で、鉄道・バス・タクシーなど、複数の公共交通を組み合わせて、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。                                     |
| 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、都と都内全区市町村による投票を経て各部門・カテゴリーで1位から3位を決定・表彰する、都独自の表彰制度。                                  |

**あきる野市地域公共交通計画**  
令和7年（2025年）12月

発行 あきる野市  
編集 あきる野市 都市整備部 交通政策課  
〒197-0814  
東京都あきる野市二宮 350 番地  
電話 042-558-1111（代表）  
HP <https://www.city.akiruno.tokyo.jp>

