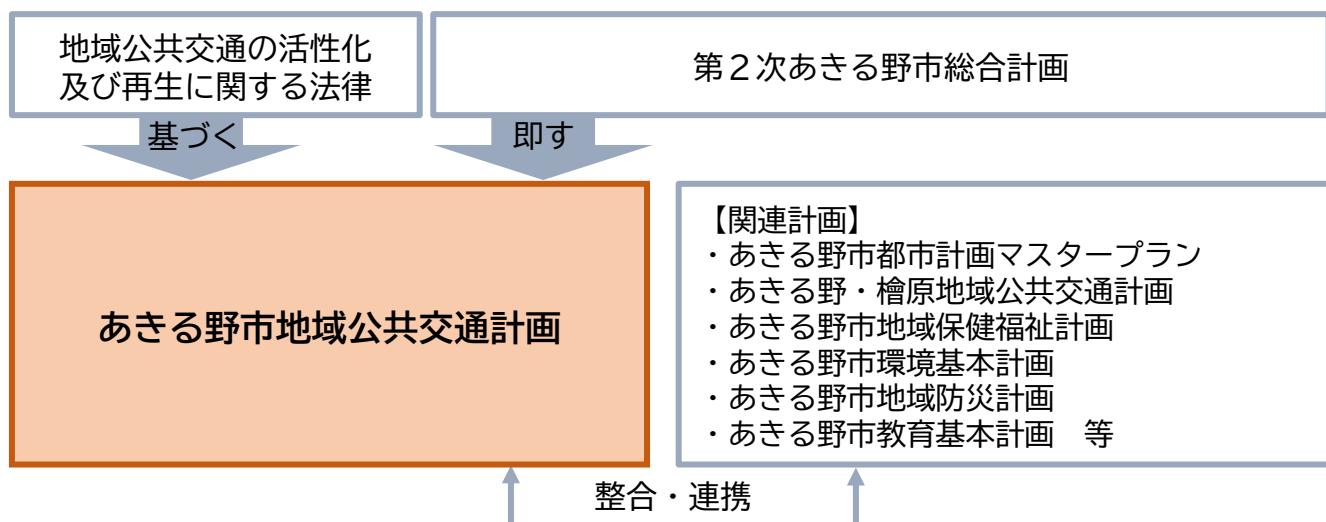


あきる野市地域公共交通計画 概要版

◆ 計画策定の背景と目的

- 本市の公共交通は、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、公共交通機関の維持・確保や交通弱者対策の展開のため、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、公共交通空白地域における実証実験など、交通課題の解消に資する施策の調査・検討を進めてきました。
- 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」の改正に伴い、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に、市の公共交通のマスターplan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。

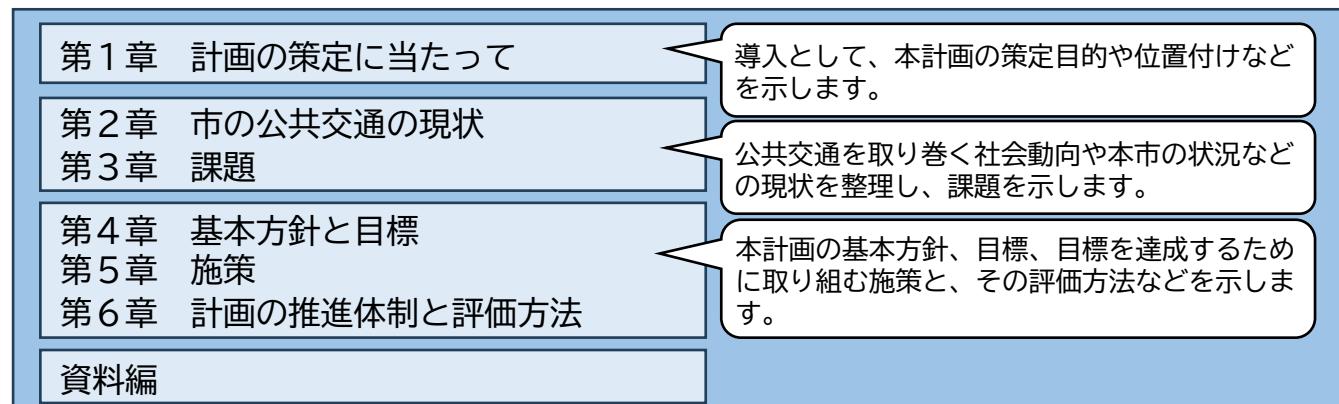
◆ 計画の位置付け



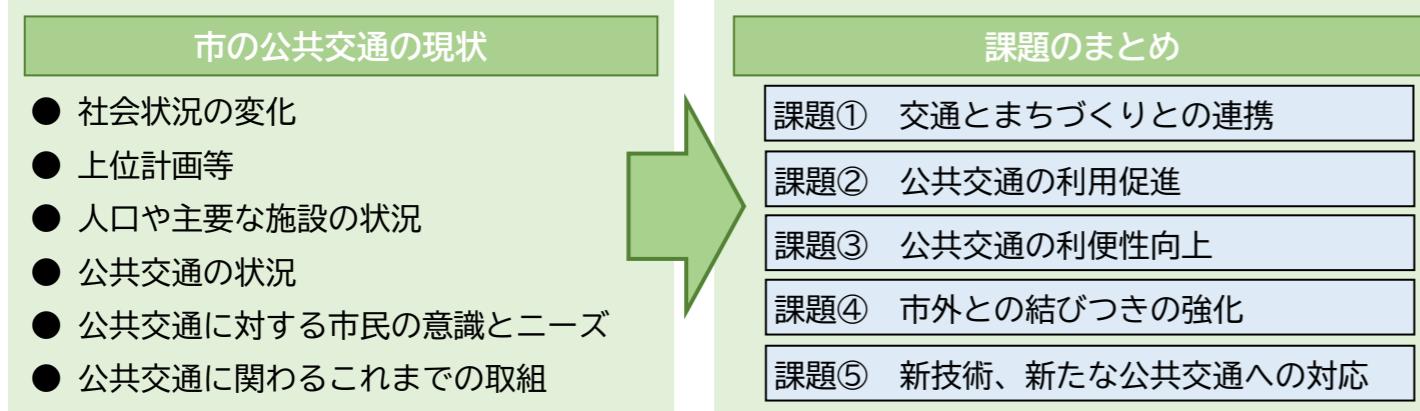
◆ 計画の対象区域と期間

- 本計画の対象区域は、あきる野市全域とします。
- 計画期間は、令和12年度（2030年度）までの、おおむね5年間とします。
また、この計画期間においても、公共交通に関する国や都の動向、社会情勢の変化や技術開発、市の上位計画等の改定にあわせて、適宜見直しを行います。

◆ 計画の構成

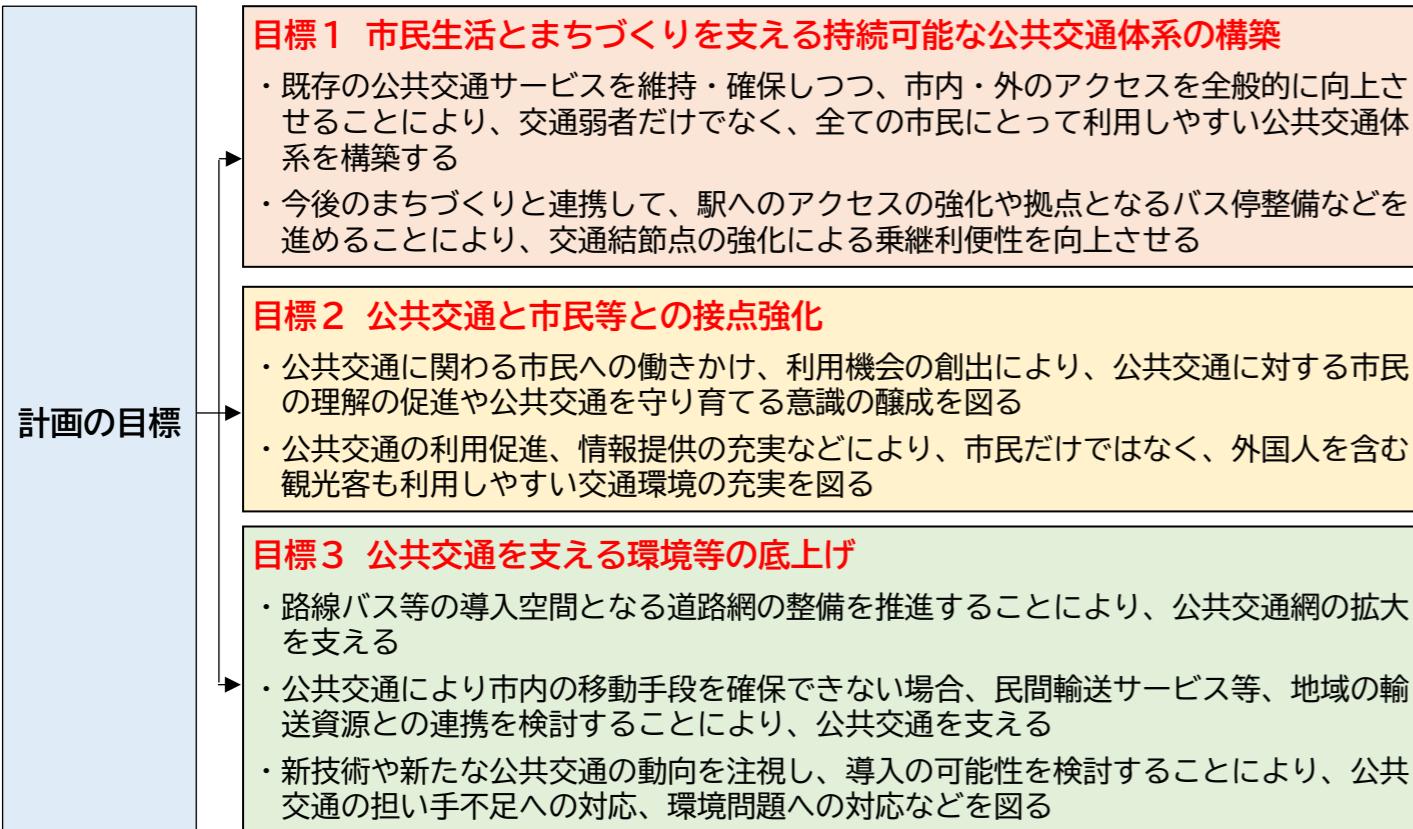


◆ 市の公共交通の現状と課題の整理

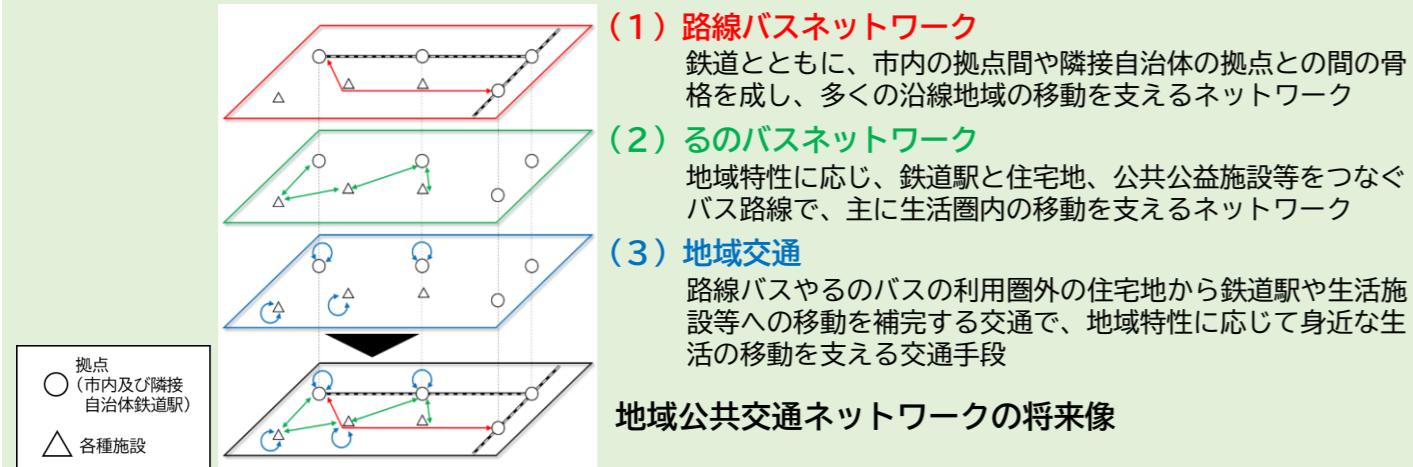


◆ 計画の基本方針と目標

<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



◆ 目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像



◆ 施策

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

施策1 まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

- ① ゆるのバスやデマンド型交通などのサービスの一体的な見直し
- ② 鉄道、路線バス、ゆるのバス、デマンド型交通の結節性の改善
- ③ 公共交通利用者の需要が高い施設の交通拠点化の検討
- ④ ゆるのバスやデマンド型交通などの適正な運賃体系のあり方の検討

施策2 鉄道やバスの利用圏外における新たな交通手段やサービスの導入

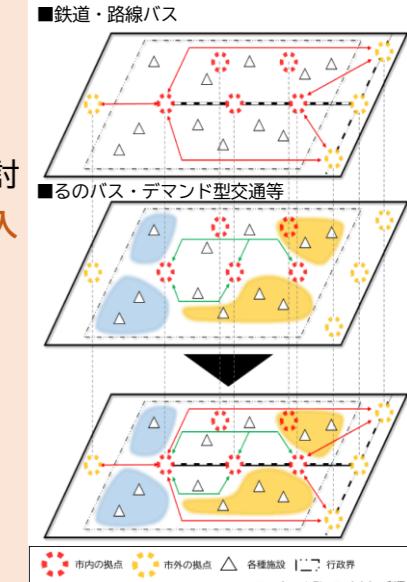
- ① デマンド型交通の運行
- ② 定額運行サービスの導入の検討
- ③ タクシー利用助成の実施
- ④ 送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討

施策3 ソフト面の分かりやすさの向上

- ① ニーズに合わせたダイヤ設定
- ② 円滑な乗り継ぎ連携
- ③ 情報提供の充実・高度化の推進

施策4 交通事業者や周辺市町村との連携の推進

- ① 交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進
- ② 周辺市町村と連携した交通事業者への働きかけの推進



目標2 公共交通と市民等との接点強化

施策1 公共交通の認知度の向上

- ① 印刷物やメディアを通じた情報の発信
- ② イベント等における広報の推進
- ③ 児童・生徒に対する働きかけ

施策2 公共交通利用のきっかけ作り

- ① 公共交通を「自分ごと」として捉えてもらう仕組みづくり
- ② 体験乗車等の機会の設定
- ③ 子育て世帯への支援
- ④ 運転免許返納者への支援
- ⑤ JR五日市線の利用促進を目的とした事業への参画



施策3 観光需要への対応

- ① 観光MaaSの導入の検討
- ② 案内表記の多言語化の推進
- ③ 多様な運賃決済手段への対応
- ④ 来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信



目標3 公共交通を支える環境等の底上げ

施策1 道路網の整備の推進

- ① 都への働きかけの実施
- ② 市道の整備の推進

施策2 安全・安心な公共交通利用環境の構築

- ① バス待ち環境の安全性の向上
- ② 交通関連施設のバリアフリー化の推進
- ③ 「心のバリアフリー」についての取組の推進



施策3 新技術の導入可能性の検討

- ① 環境性能に優れた車両の導入
- ② 公共交通に関する技術開発の動向の注視



◆ 施策の展開イメージ

- 本計画の目標達成に向けて施策を実施した際の、本計画の最終年次である令和12年度（2030年度）末の本市の将来イメージを、「鉄道駅と駅前広場」と「山間部と観光地」の2種類のイラストに表しました。
- なお、これらのイラストで示している施策は、特定の地域に導入することを意図したものではなく、地域の状況に応じて本市に広く展開されることを想定しています。

「鉄道駅と駅前広場」の将来イメージ



※ イラスト左右の吹出しは、将来イメージについて解説するとともに、本計画において主に対応している目標、施策及び事業の項目番号を示しています。

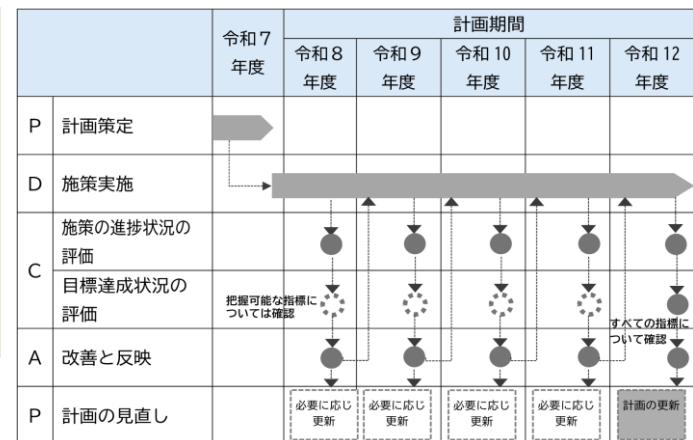
「山間部と観光地」の将来イメージ



※ イラスト左右の吹出しは、将来イメージについて解説するとともに、本計画において主に対応している目標、施策及び事業の項目番号を示しています。

◆ 計画の推進体制

- 本計画の目標の達成状況の評価と施策・事業の進捗管理は、「あきる野市地域公共交通協議会」から意見を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について精査するなど、PDCAサイクルに基づき着実に実施します。
- 本計画の最終年次を目途に、目標の達成状況や施策・事業の進捗状況等の評価を行った上で、計画の見直しを行います。



◆ 計画の達成状況の評価方法（評価指標）

No.	目標	指標区分	指標	現状値		目標値 (令和12年度)
				年度	数値	
1	【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	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 (デマンド型交通は、利用回数を利用者数とみなす)	令和5年度	JR五日市線：20,112人/日	JR五日市線：現状維持
2			るのバス、デマンド型交通の収支率	令和5年度	路線バス：8,790.9人/日 るのバス：257.1人/日 デマンド型交通：16.6人/日	路線バス：現状維持 るのバス：300人/日 デマンド型交通：25.0人/日
3			路線バス、るのバス、デマンド型交通等への公的資金投入額 (総額、利用1回当たり)	令和5年度	(総額) 88,280,727円	(総額) 86,515,112円 (現状値の2ポイント改善)
4			JR五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続便数、接続率	令和6年度	接続便数：367便/日 接続率：76.1%	接続便数：400便/日 接続率：83.0%
5			地域公共交通のカバー率（人口割合）	令和6年度	89.6% (対象：JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通、盆地地域交通対策事業対象地域)	90.1% (対象：JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー利用助成対象地域)
6		推奨	地域公共交通に関する総合的な満足度	令和6年度	7.3%	12.0%
7			個別の交通手段に対する満足度	令和3年度	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：-	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%
8			地域公共交通のソフト面（ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など）の分かりやすさに関する満足度	-	(現状値無し)	25.0%
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	令和4年度	るのバス：65.3% デマンド型交通：28.3%	るのバス：70.0% デマンド型交通：40.0%
10			市ホームページへのアクセス数 (地域公共交通に対する関心度)	令和6年度	31,132件/年	38,915件/年 (現状値の125%)
11		選択	観光地を運行する路線バス系統の1日当たり利用者数	令和6年度	対象系統の合計：1,314.3人/日	1,445.8人/日 (現状値の110%)
12			移動と観光施設利用を組み合わせたプランの導入件数	令和6年度	0件/年	1件/年
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	-	(現状値無し)	25.0%
14			地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度	-	(現状値無し)	25.0%
15			二酸化炭素排出量の削減	平成25年度	市全体：329.1千t-CO2	市全体：169.0千t-CO2 (基準年度比48.6%削減)

あきる野市地域公共交通計画 概要版 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）