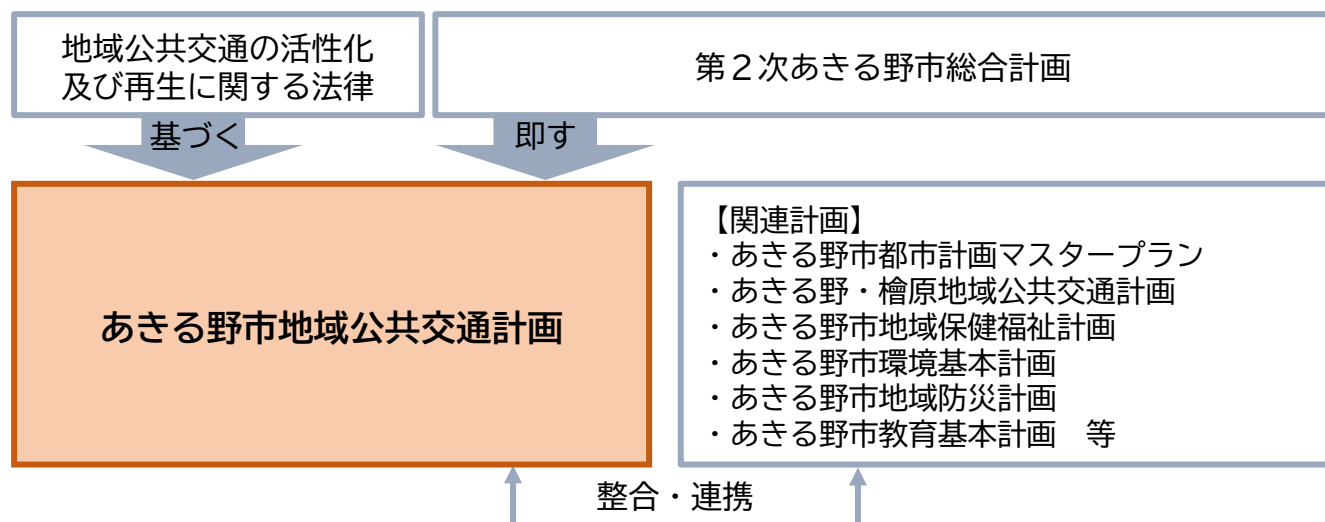


# あきる野市地域公共交通計画 概要版（案）

## ◆ 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プランとなる「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。

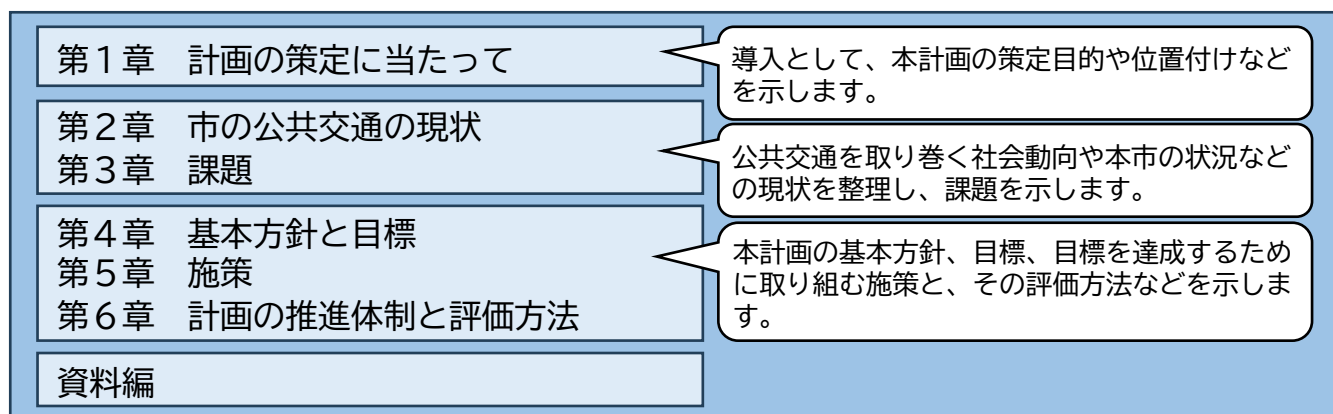
## ◆ 計画の位置付け



## ◆ 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

### 市の公共交通の現状

- 社会状況の変化
- 上位計画等
- 人口や主要な施設の状況
- 公共交通の状況
- 公共交通に対する市民の意識とニーズ
- 公共交通に関わるこれまでの取組

### 課題のまとめ

- 課題① 交通とまちづくりとの連携
- 課題② 公共交通の利用促進
- 課題③ 公共交通の利便性向上
- 課題④ 市外との結びつきの強化
- 課題⑤ 新技術、新たな公共交通への対応

## ◆ 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

### 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

- ・既存の公共交通サービスを維持・確保しつつ、市内・外のアクセスを全般的に向上させることにより、交通弱者だけでなく、全ての市民にとって利用しやすい公共交通体系を構築する
- ・今後のまちづくりと連携して、駅へのアクセスの強化や拠点となるバス停整備などを進めることにより、交通結節点の強化による乗継利便性を向上させる

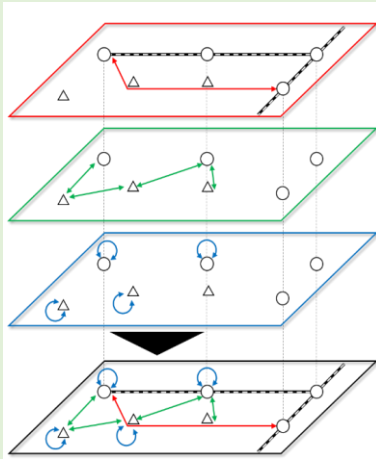
#### 目標2 公共交通と市民等との接点強化

- ・公共交通に関わる市民への働きかけ、利用機会の創出により、公共交通に対する市民の理解の促進や公共交通を守り育てる意識の醸成を図る
- ・公共交通の利用促進、情報提供の充実などにより、市民だけではなく、外国人を含む観光客も利用しやすい交通環境の充実を図る

#### 目標3 公共交通を支える環境等の底上げ

- ・路線バス等の導入空間となる道路網の整備を推進することにより、公共交通網の拡大を支える
- ・公共交通により市内の移動手段を確保できない場合、民間輸送サービス等、地域の輸送資源との連携を検討することにより、公共交通を支える
- ・新技術や新たな公共交通の動向を注視し、導入の可能性を検討することにより、公共交通の担い手不足への対応、環境問題への対応などを図る

## ◆ 目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像



### (1) 路線バスネットワーク

鉄道とともに、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

### (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

### (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等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

### 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 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、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 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

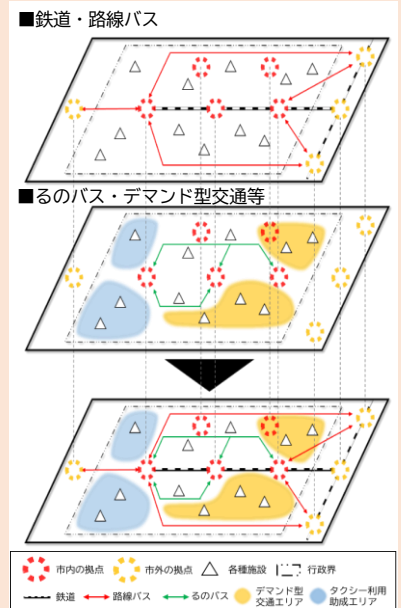
- ① デマンド型交通の運行
- ② 定額運行サービスの導入の検討
- ③ タクシー利用助成の実施
- ④ 送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討

#### 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



■市内の地域公共交通ネットワーク形成のイメージ

### 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



■あきる野市産業祭



■タッチ決済対応バス

### 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 公共交通に関わる技術開発の動向の注視



■ハイブリッドバス



■るのバス EVバス

## ◆ 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

①児童・生徒への働きかけにより、公共交通に対する理解と興味関心が深められるとともに、利用マナーを守る意識の醸成も図られています。

【目標2】施策1-事業③など

②バスやタクシーの乗り場は、上屋やベンチの設置のほか、点字ブロックの敷設等により、待合いの快適性やバリアフリーに配慮されています。

【目標3】施策2-事業①など

③駅前のバス・タクシー乗り場は、乗り入れ環境の整備や運行ダイヤの工夫などにより、多様な交通手段を乗り継ぎしやすくなっています。また、送迎車や自家用車などの乗り入れがある中で、安全性を担保しながら、公共交通と共存できるように配慮されています。

【目標1】施策1-事業②など



④バスやデマンド型交通など、地域特性に応じた交通手段で、不自由なく移動できます。

【目標1】施策1-事業①など

⑤スマートフォンやデジタルサイネージなどの活用により、公共交通の情報をいつでもどこでもスムーズに入手できます。

【目標1】施策3-事業③など

⑥市のイベント等で、車両展示や乗車体験などの広報活動を通じて、公共交通の利用方法や魅力を直接体験できます。

【目標2】施策1-事業②など

⑦子育て世帯への利用支援等を通じて、子育てしやすいまちづくりの実現に寄与します。

【目標2】施策2-事業③など

⑧行政、交通事業者及び市民がそれぞれの立場から、高齢者や障がい者に思いやりを持って接しています。

【目標3】施策2-事業③など

※ 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

①鉄道やバスのサービス圏外に住む市民にも、タクシー利用助成により、日常の移動を支えるサービスが提供されています。

【目標1】施策2-事業③など

②SNS等多様な媒体を組み合わせた情報発信や案内表記の多言語化により、外国人観光客も本市をスムーズに観光できます。

【目標2】施策1-事業①、  
【目標2】施策3-事業②など

③多くの人が公共交通を利用して訪れる施設の交通拠点（モビリティハブ）化により、拠点間のアクセス性・乗り継ぎ利便性が改善されています。

【目標1】施策1-事業③など

④観光拠点間の周遊性向上やアクセス改善、キャッシュレス決済等多様な決済手段の充実などにより、来訪者がストレスなく観光できます。

【目標2】施策3-事業③など



⑤バスやデマンド型交通など、地域特性に応じた交通手段により、地域から拠点までのアクセス性が確保されています。

【目標1】施策2-事業①など

⑥市のイベント等で、公共交通に関する新しいサービスや技術の広報活動に触れ、国や東京都における最新の動向や普及状況への理解や興味関心を深めることができます。

【目標3】施策3-事業②など

⑦パーク・アンド・ライド駐車場やシェアサイクルなどの活用と公共交通の連携により、観光地周辺におけるマイカー利用の抑制と道路渋滞の緩和が図られています。

【目標2】施策3-事業④など

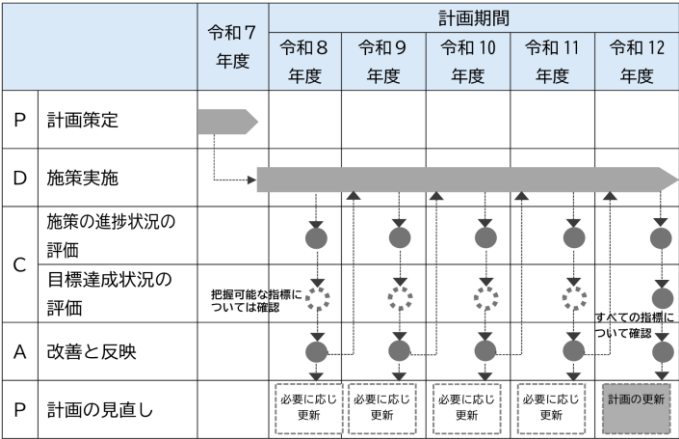
⑧新たな車両等を導入する際には、環境への負荷等にも配慮して選定されています。

【目標3】施策3-事業①など

※ 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<br>(令和12年度)                                                                                                         |
|-----|---------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     |                                       |      |                                                                 | 年度     | 数値                                                                                    |                                                                                                                         |
| 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<br>(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                                                                                                             |
|     |                                       |      |                                                                 | 令和6年度  | 路線バス：8,790.9人/日<br>るのバス：257.1人/日<br>デマンド型交通：16.6人/日                                   | 路線バス：現状維持<br>るのバス：300人/日<br>デマンド型交通：25.0人/日                                                                             |
| 2   |                                       |      | るのバス、デマンド型交通の収支率                                                | 令和5年度  | るのバス：8.85%<br>(バス購入費分を除いた場合：14.35%)<br>デマンド型交通：6.35%                                  | るのバス：10.85%<br>(バス購入費分を除いた場合：16.35%)<br>デマンド型交通：8.35%<br>(現状値+2ポイント)                                                    |
| 3   |                                       | 選択   | 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<br>(総額、利用1回当たり)                     | 令和5年度  | (総額)<br>88,280,727円<br><br>(利用1回当たり)<br>路線バス(補助対象)：59円<br>るのバス：702円<br>デマンド型交通：2,915円 | (総額)<br>86,515,112円<br>(現状値の2ポイント改善)<br><br>(利用1回当たり)<br>路線バス(補助対象)：58円<br>るのバス：688円<br>デマンド型交通：2,857円<br>(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<br>接続率：76.1%                                                              | 接続便数：400便/日<br>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%<br>(対象：JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通、盆堀地域交通対策事業対象地域)                                 | 90.1%<br>(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%<br>路線バス：24.2%<br>るのバス：18.8%<br>デマンド型交通：-                                 | JR五日市線：25.5%<br>路線バス：26.5%<br>るのバス：24.0%<br>デマンド型交通：20.0%                                                               |
| 8   | 【目標2】<br>公共交通と市民等との接点強化               | 推奨   | 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   |                                       |      | 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%<br>デマンド型交通：28.3%                                                           | るのバス：70.0%<br>デマンド型交通：40.0%                                                                                             |
| 10  |                                       | 選択   | 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)                               | 令和6年度  | 31,132件/年                                                                             | 38,915件/年<br>(現状値の125%)                                                                                                 |
| 11  |                                       |      | 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<br>(現状値の110%)                                                                                                |
| 12  | 【目標3】<br>公共交通を支える環境等の底上げ              | 推奨   | 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  |                                       |      | 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<br>(基準年度比48.6%削減)                                                                                       |