



第2章

市の公共交通の現状



第2章では、社会状況の変化や上位計画、市の概況などを整理します。
また、市の公共交通の現状やこれまでの取組、公共交通に対する市民の
ニーズなどを整理し、現状について幅広く把握します。

第2章 市の公共交通の現状

第1節 社会状況の変化

1. 人口構造の変化

本市の総人口は平成7年（1995年）以降増加傾向にありましたが、平成27年（2015年）をピークに減少に転じました。世帯数は徐々に増加している一方、一世帯当たり人員は減少しています。近年、核家族や単独世帯の増加など、全国的な世帯構成の変化が進んでいます。

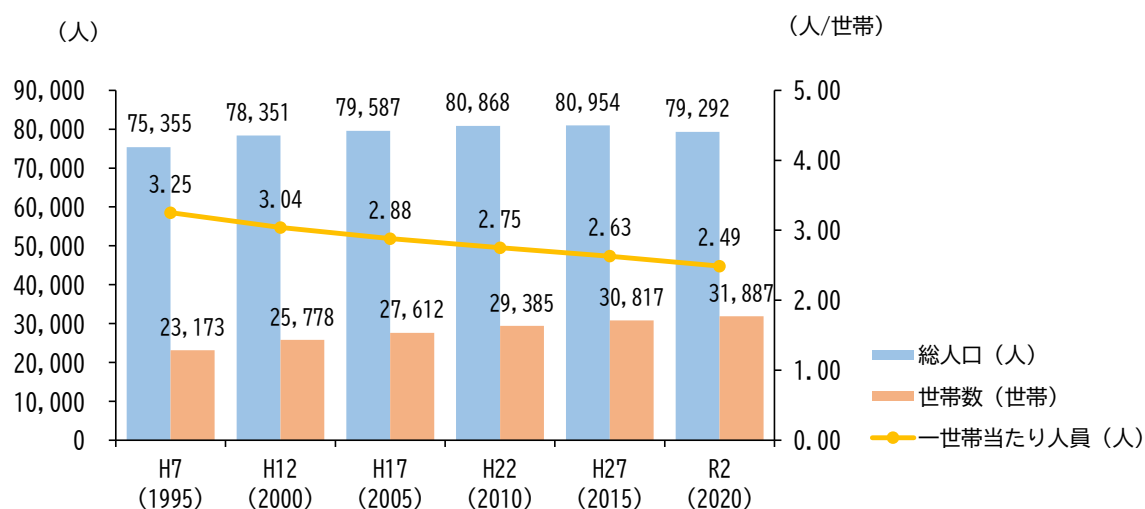


図 2-1 人口・世帯数の推移

資料：国勢調査

また、年齢階層別に将来推計人口の割合を見ると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）ともに減少する見込みとなっています。一方、老年人口（65歳以上）は、増加傾向が続くと予想されています。

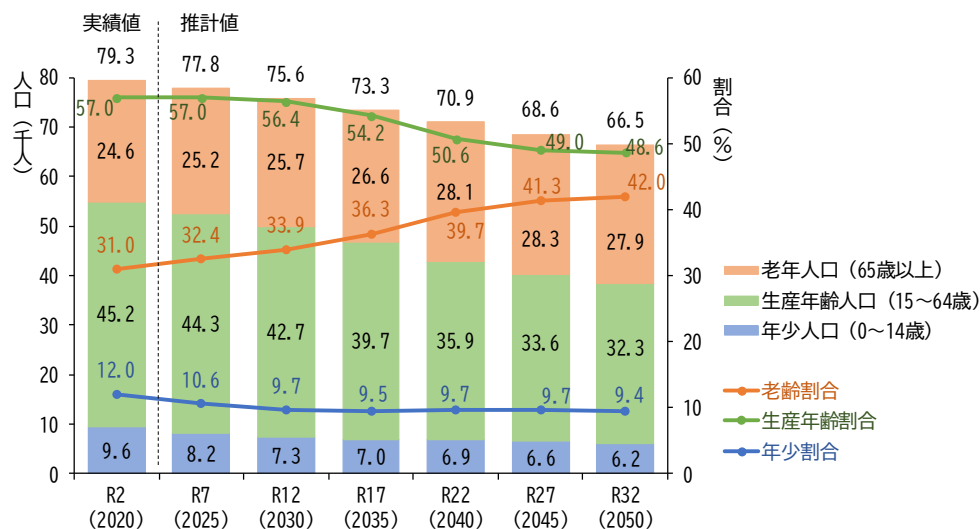


図 2-2 年齢階層別将来推計人口

資料：日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）、国立社会保障・人口問題研究所
※推計値は各年10月1日時点、令和2年は国勢調査による実績値

2. 外出頻度の減少

平成30年（2018年）のパーソントリップ調査*において、本市の1日当たりのトリップ数は約26万トリップとなっており、平成20年（2008年）から約7万トリップ減少しています。

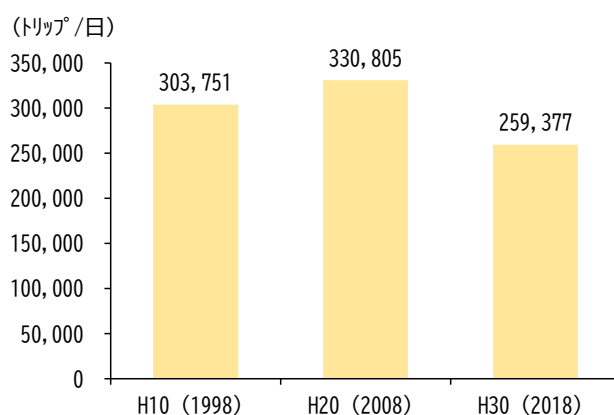


図 2-3 トリップ数の推移

資料：東京都市圏パーソントリップ調査*（ゾーン別・目的種類別・代表交通手段別発生集中量）

3. 生活様式の変化

令和2年（2020年）、新型コロナウイルス感染症の感染拡大という未曾有の危機により、外出の自粛やテレワークの普及など、我が国の社会情勢や生活様式の変化が急速に進みました。

その結果、全国的に公共交通の利用者が減少し、減便等によるサービス水準の低下や公共交通の維持が困難になっているケースも生じています。

4. 都市のコンパクト化の推進

今後の人口減少・少子高齢化が進むことで、都市基盤施設等の維持管理費用の増大が懸念されています。このような中、居住機能や都市機能を地域の特性に応じて大小様々な拠点に再編・集約するコンパクトシティ政策が全国的に進められています。

都市のコンパクト化は、都市基盤維持管理の負担減少が期待されるほか、歩いて暮らせる、安心・安全なまちづくりの実現に寄与すると考えられます。

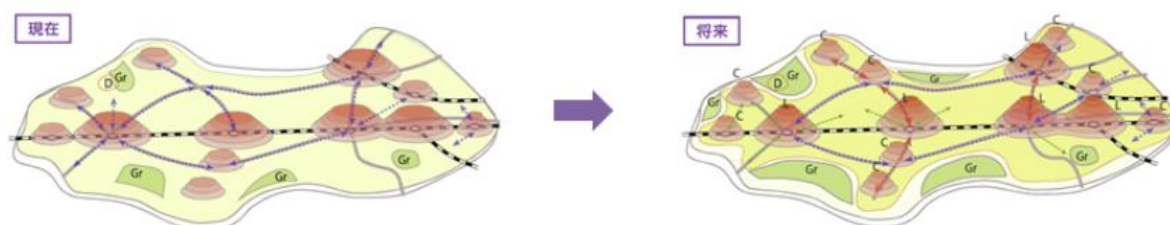


図 2-4 集約型の地域構造のイメージ

出典：集約型の地域構造への再編に向けた指針、東京都都市整備局

5. 健康寿命の延伸

日本の平均寿命は男性 81.05 歳、女性 87.09 歳、健康寿命は男性 72.57 歳、女性 75.45 歳で、その差は男性で 8.49 年、女性で 11.63 年です（令和 4 年）。この差を縮めることで、高齢者の生活の質向上や社会保障費削減につながります。

本市の 65 歳健康寿命は都の平均より長いものの、高齢化に伴う要支援・要介護認定者の増加が見込まれるため、健康づくりや介護予防の取組強化が必要です。

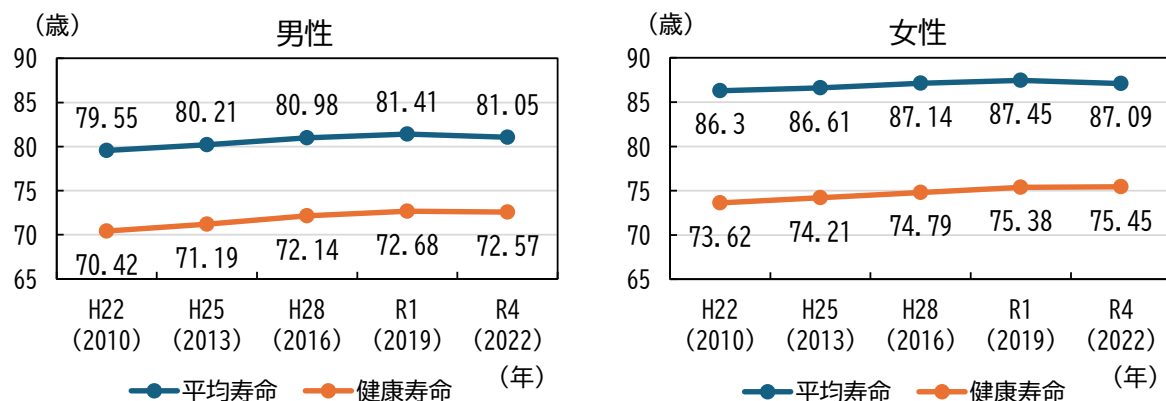


図 2-5 健康寿命と平均寿命の推移（全国）

資料：第 4 回 健康日本 21（第三次）推進専門委員会（令和 6 年 12 月 24 日）資料 1-1、厚生労働省

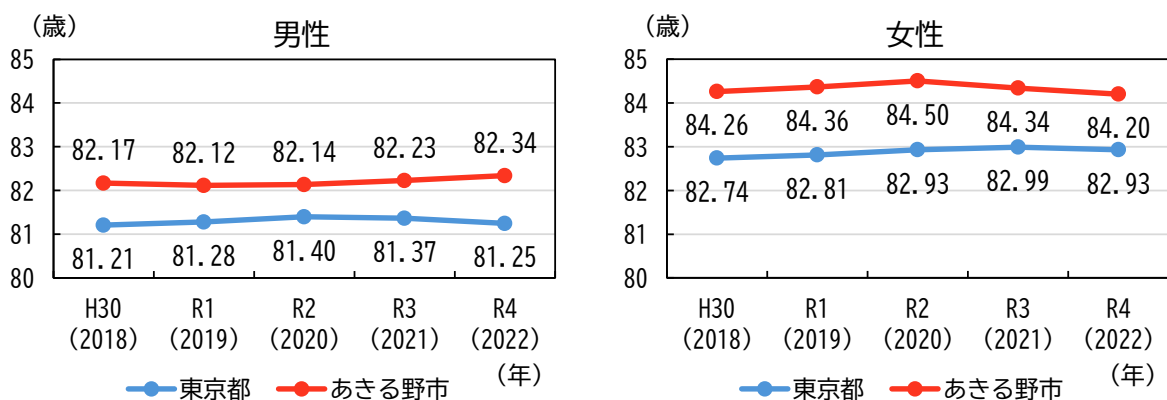


図 2-6 65 歳健康寿命の推移（東京都、あきる野市）

資料：東京都全体の 65 歳健康寿命・都内各区市町村の 65 歳健康寿命、東京都保健医療局
※東京都保健所長会方式・要支援 1 以上

また、本市の65歳以上の市民の、平成10年（1998年）から平成30年（2018年）までの1日当たりのトリップ数は、増加傾向にあります。

このようなことから、公共交通の整備・利用促進により、高齢者の外出機会を更に増やすことは、健康増進につながり、ひいては健康寿命の延伸にも寄与すると考えられます。

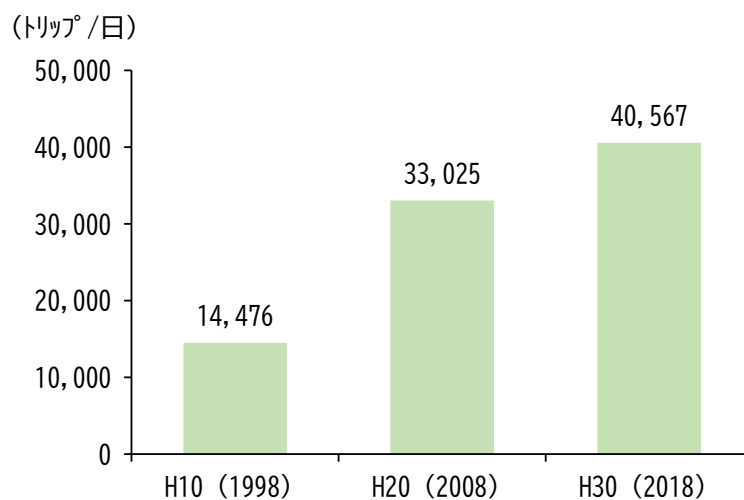


図 2-7 65歳以上のあきる野市民のトリップ数の推移

資料：東京都市圏パーソントリップ調査*（居住地ゾーン別性別年齢階層別目的種類別原単位）

6. デジタル化の進展

交通系 IC カード、スマートフォンによるキャッシュレス決済、配車アプリの普及や自動運転技術*の開発など、近年の ICT*等のデジタル技術は交通分野においてもめざましく進展しています。

本市においても、令和4年（2022年）3月から実証運行を開始した「公共交通空白地域*におけるデマンド型交通*（チョイソコあきる野）」の取組が、令和4年8月、東京都の表彰制度である「Tokyo 区市町村 DX 賞*」のアイデア部門第3位に入賞するなど、交通分野における DX*の取組を進めてきました。

国や東京都は MaaS*の推進等、データを活用した交通サービスの適正化や、質の向上を図ることで、持続可能な公共交通の実現を目指すとしており、社会全体を通じてデジタル技術の更なる利活用が求められています。

7. 外国人旅行者の増加

我が国への外国人旅行者数は近年増加傾向にあり、平成30年（2018年）には3,100万人を超えました。その後、新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大に伴い、令和3年（2021年）には25万人と大幅に減少したものの、令和4年（2022年）10月の水際措置の緩和以降、再度増加に転じ、令和5年（2023年）には2,500万人を超えるまでの回復に至りました。

本市は、都心から日帰り圏内にある自然豊かな観光資源を有しています。公共交通においても、本市の観光活性化に資する整備を実施することで、観光振興・産業振興、更には地域活性化につながることを期待されます。

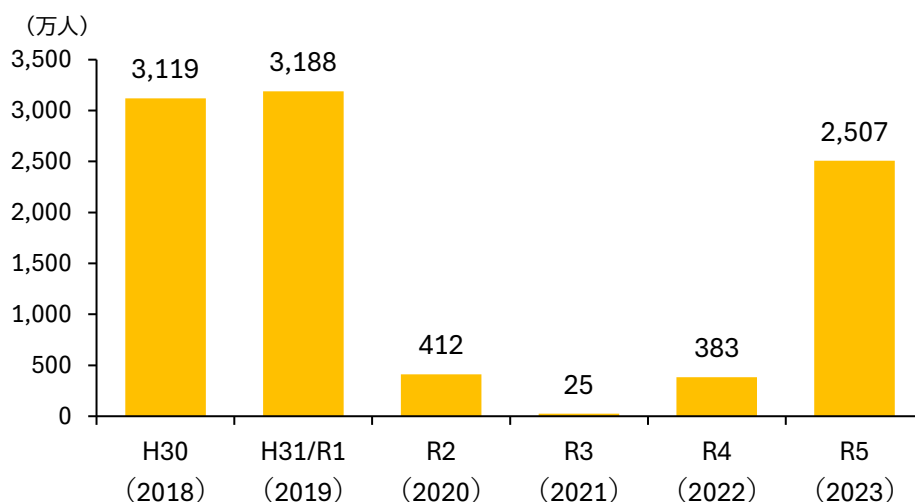


図 2-8 年間訪日外客数の推移

資料：訪日外客統計、日本政府観光局(JNTO)

8. カーボンニュートラル*の取組の進展

本市の温室効果ガス総排出量のうち、9割以上を二酸化炭素が占めています。また、市の部門別二酸化炭素排出量は、東京都と比較すると運輸部門の割合が大きく、都内でも自動車の利用が多い地域であることが分かります。

国際的な地球温暖化対策の推進が求められる中、我が国においても令和32年（2050年）までにカーボンニュートラル*を進めることとしています。

総合計画では、重点施策として、「ゼロカーボンシティ*への挑戦」を明記しており、市民や事業者との連携の下、森づくりやごみの減量などの取組を通じて、地球温暖化対策を推進することとしています。

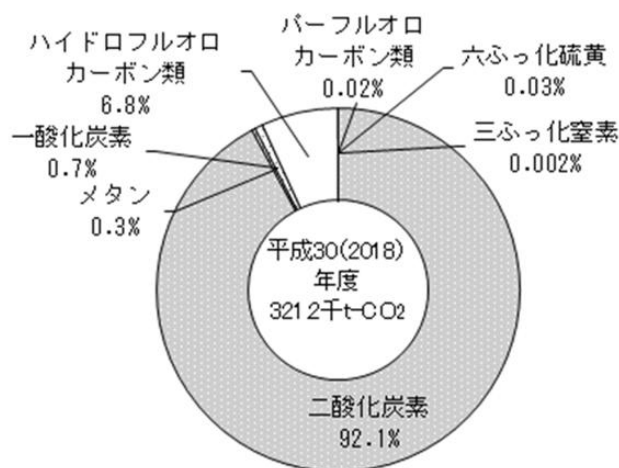


図 2-9 温室効果ガス総排出量の内訳（あきる野市）

出典：第二次あきる野市環境基本計画（令和4年6月改訂） あきる野市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

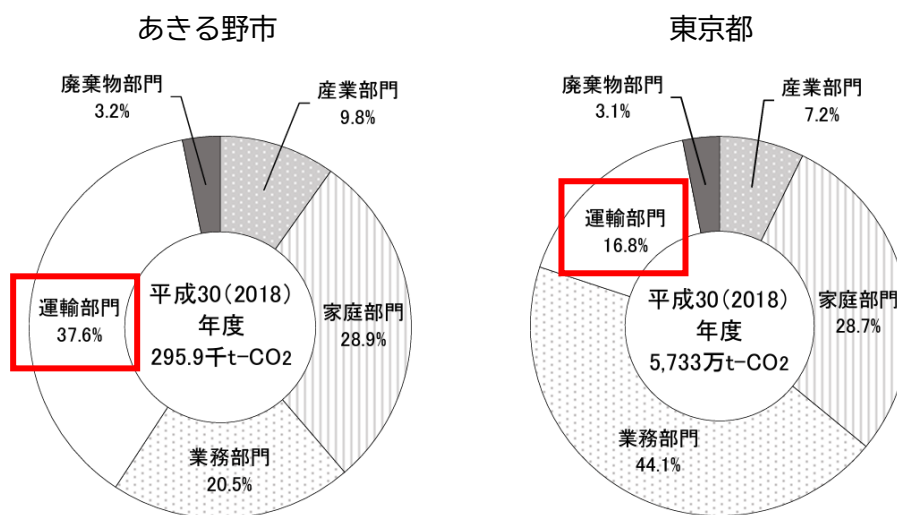


図 2-10 部門別二酸化炭素排出量の内訳

出典：第二次あきる野市環境基本計画（令和4年6月改訂） あきる野市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

9. SDGs との関連

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) とは、平成 27 年 (2015 年) の国連サミットにおいて採択された、国際社会全体で令和 12 年 (2030 年) までに達成すべき国際社会共通の目標です。持続可能な世界を実現するための 17 の大きな目標 (ゴール) と、それらを達成するための 169 の具体的な目標 (ターゲット) で構成されています。

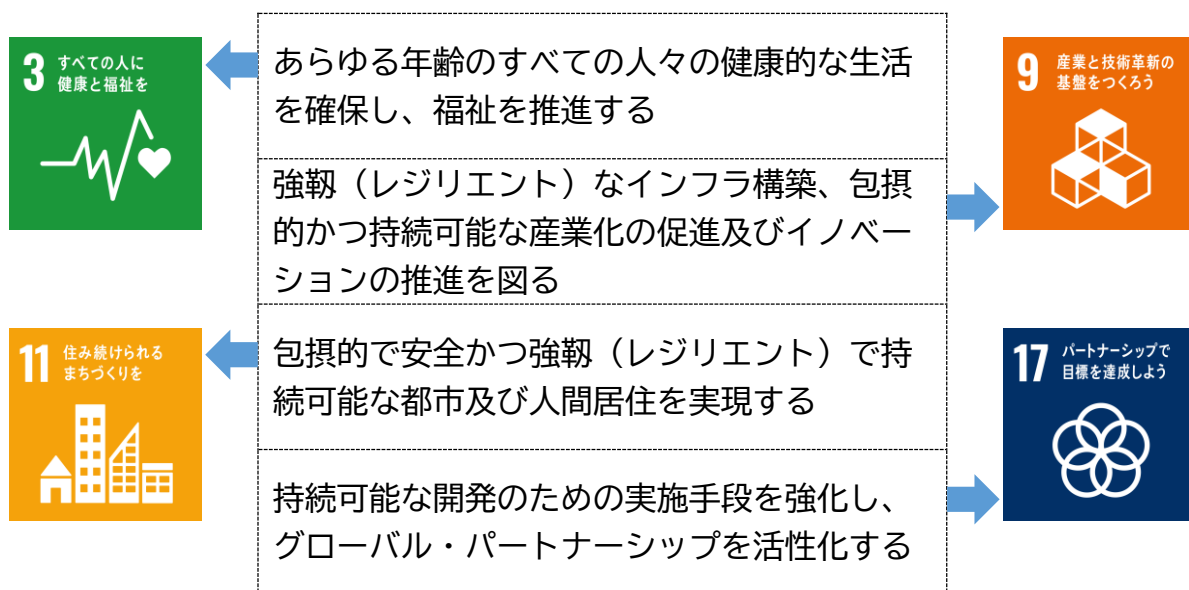
我が国では平成 28 年 (2016 年)、政府内に SDGs 推進本部が設置され、実施指針が決定されており、SDGs の達成に向けた取組が進められています。



図 2-1 1 持続可能な開発目標(SDGs) 「17 の目標」アイコン

出典：国際連合広報センター (日本版)

本計画においても、特に関連性の高い以下の 4 つの目標 (ゴール) を取り上げ、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築の実現とともに、SDGs の達成を目指します。



第2節 上位計画等

上位計画等に記載された地域公共交通に関連した計画や取組などの概要を整理します。

表 2-1 東京都の上位計画等における地域公共交通に関連した内容（概要）

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
東京都	2050 東京戦略 ～東京 もっとよくなる～	令和7年3月公表	<2035 年に向けた政策展開の視点・施策> ・誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向け、多様な主体との連携、地域交通資源の最大限の活用に加え、最先端技術を駆使した輸送手段の導入等により、持続可能な移動環境を整備 ・バス路線の減便・廃止や、DX*の進展など地域公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、「地域公共交通の基本方針」を改定し、区市町村の取組を一層強化 <2025 年度～2027 年度の主要なアクションプラン> ・区市町村の地域公共交通計画策定や地域ニーズに応じた輸送手段の導入を技術的・財政的に支援、及び新たな基本方針に基づく支援
	都市づくりのグランドデザイン	平成29年9月策定	・主要な駅等を中心に、業務・商業施設や文化・交流施設等の立地を、周辺の拠点との役割分担を踏まえて誘導するとともに、公共施設の再編・集約や交通結節機能の向上などを推進 ・身近な駅や商店街などでは、地域の安全性を確保するとともに、生活に必要な機能や高齢者・子育て世代の憩いの場、教育、起業支援などの機能の導入を誘導 ・区市町村による立地適正化計画等を踏まえた取組を進め、鉄道駅やバス停から徒歩圏となる区域への居住を誘導し、公共交通で快適に生活できるまちを実現 ・鉄道とバス・タクシーの結節機能の強化や自動運転技術*などを活用した次世代交通システムの導入、住宅地への移動を支えるデマンド交通の運行など、地域の交通の充実に向けた区市町村の取組を支援
	多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和3年3月策定	・あきる野市内の東秋留、秋川、武蔵引田、武蔵増戸、武蔵五日市は、それぞれ「生活の中心地」として位置付け ※生活の中心地：中枢広域拠点域外において、従来の生活中心地など、地域の拠点以外の駅周辺や商店街、大規模団地など人々の活動や交流の中心の場

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
東京都	東京における地域公共交通の基本方針	令和4年3月策定	<地域公共交通の理念> ・多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現 <取組の視点> ・視点1：都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する地域公共交通 ・視点2：持続可能な社会の実現に資する、人と環境に優しい地域公共交通 ・視点3：地域のまちづくりに寄与する地域公共交通

表 2-2 あきる野市の上位計画等における地域公共交通に関連した内容（概要）

策定主体	計画名	策定年次	記載内容（要約）
あきる野市	第2次あきる野市総合計画	令和4年3月策定	・既存の公共交通を可能な限り維持するための交通需要の維持・拡大に向けた取組や交通不便地域対策の継続。利便性向上のための公共交通事業者への働きかけ ・地域公共交通ネットワークの形成に向け、地域公共交通計画の策定、公共交通空白地域*の解消などの公共交通対策を実施 ・公共交通の維持・導入に必要な一定の交通需要確保のための、市民等を対象とした公共交通利用促進に向けた意識啓発の取組
	あきる野市都市計画マスタープラン	令和5年3月改定	・都市の骨格を形づくるための概念である将来都市構造を設定し、これに即した土地利用誘導や都市づくりの各分野の整備を推進 ・JR 五日市線の駅周辺整備の推進。駅施設や運行本数、運行時間などのサービス改善、JR 五日市線の複線化等を促進 ・市民の身近な移動手段としてのバス路線の維持・強化 ・地域と公共公益施設などを結ぶ新たな交通手段の導入等による地域公共交通の充実の検討 ・生活利便施設や公共公益施設などの立地と、地域公共交通ネットワークが一体となったまちづくりの検討 ・自動運転技術*や電気自動車などの導入について、技術動向を踏まえ、実証実験の実施等を検討

第3節 人口や主要な施設の状況

1. 人口の分布状況

1) 人口分布

鉄道路線沿線に人口が集中しているほか、鉄道路線から離れた草花、瀬戸岡などの地域にも人口の集中が見られます。

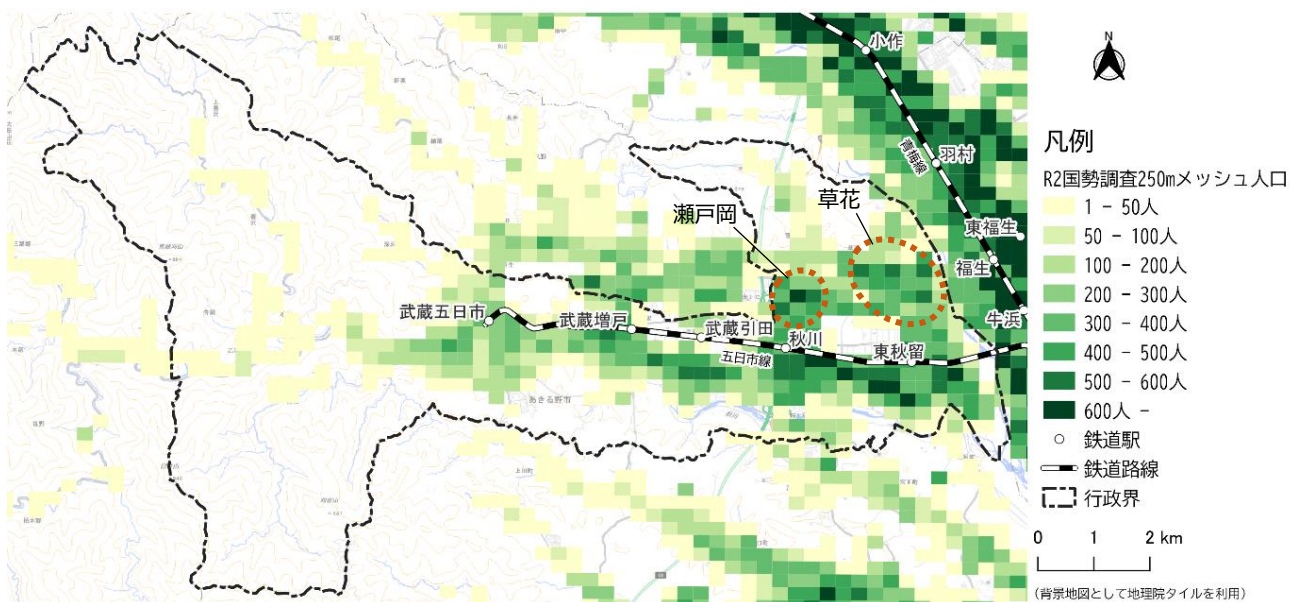


図 2-12 人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

2) 高齢者人口の分布

人口分布と同様の傾向ですが、加えて、小宮・戸倉地域等の中山間部にも65歳以上の高齢者人口が分布していることが分かります。

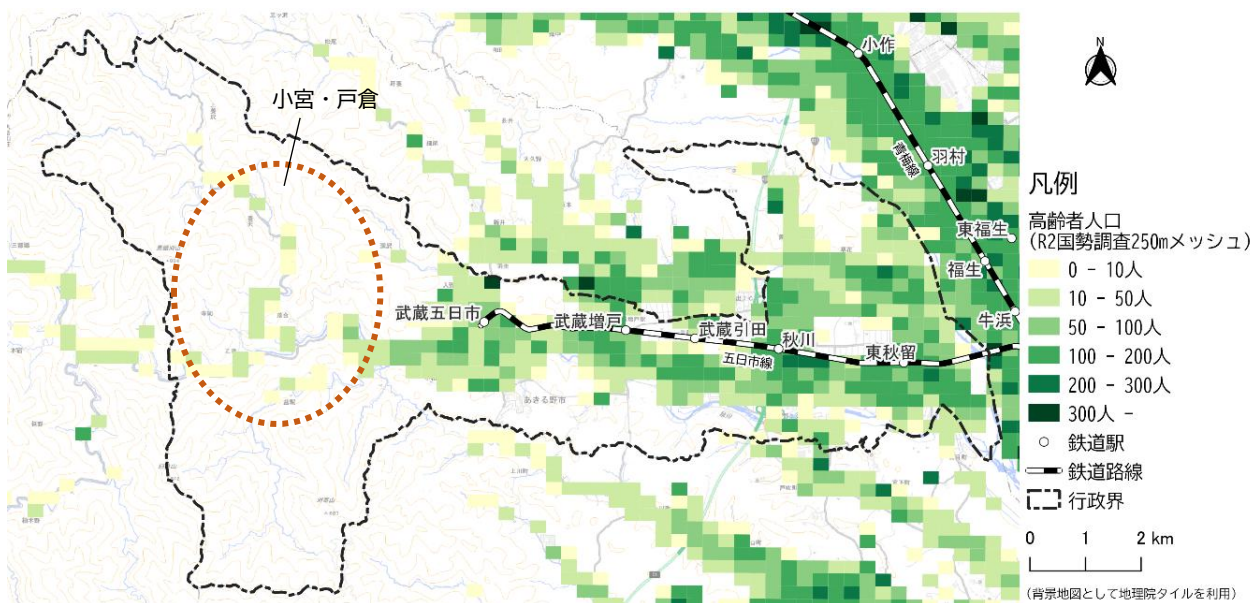


図 2-13 高齢者人口の分布状況

資料：令和2年国勢調査

2. 事業所・従業者数の分布状況

1) 事業所数

鉄道路線沿線に事業所が集中しており、秋川駅周辺は特に多くなっています。
 中山間部では、秋川に沿う形で事業所が分布しています。

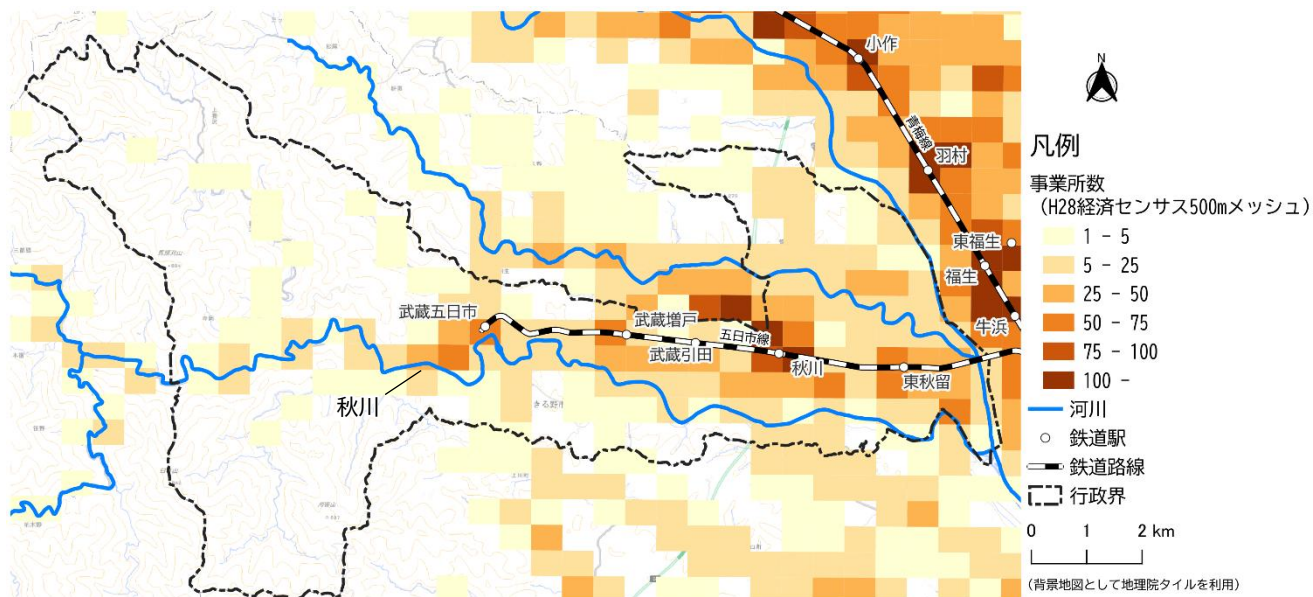


図 2-14 事業所の分布状況

資料：平成 28 年経済センサス

2) 従業者数

中山間部を除く市内一帯に従業者が広く分布しています。

特に秋川駅周辺では、500mメッシュ当たり 1,000 人以上と従業者数の集中がみられます。

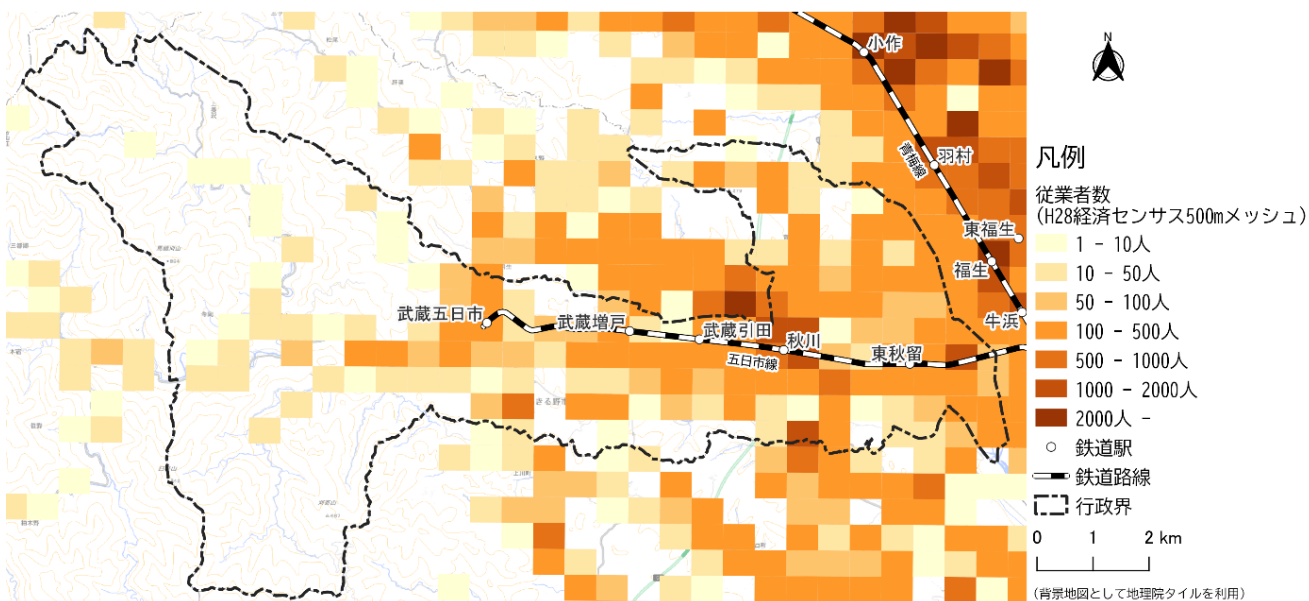


図 2-15 従業者の分布状況

資料：平成 28 年経済センサス

3. 主要な施設等の立地状況

1) 公共施設

公共施設は、主に住宅地（住宅の用途に供せられる土地）に近い場所に立地しています。

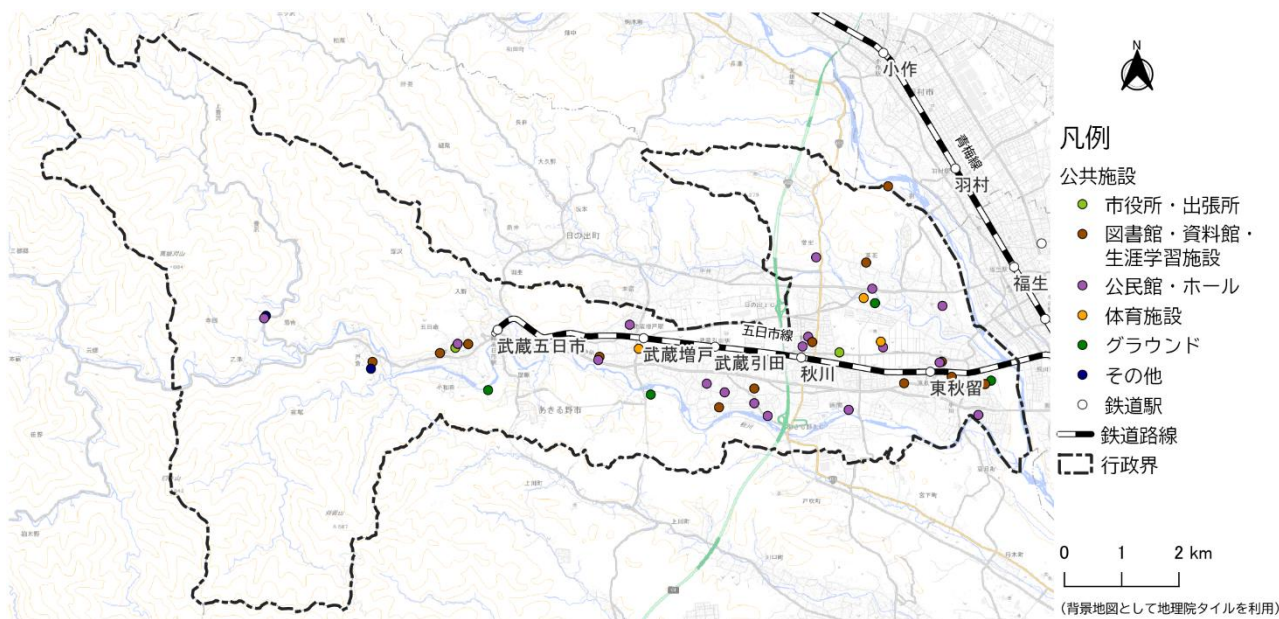


図 2-16 公共施設の分布状況

資料：あきる野市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 3 月策定、令和 4 年 3 月見直し）

2) 学校

主に住宅地を中心に小・中学校が広く分布していますが、「五日市小学校」「五日市中学校」以西には小・中学校が立地しておらず、小宮・戸倉地域等の中山間部の児童・生徒は、五日市地域まで通学する必要があります。

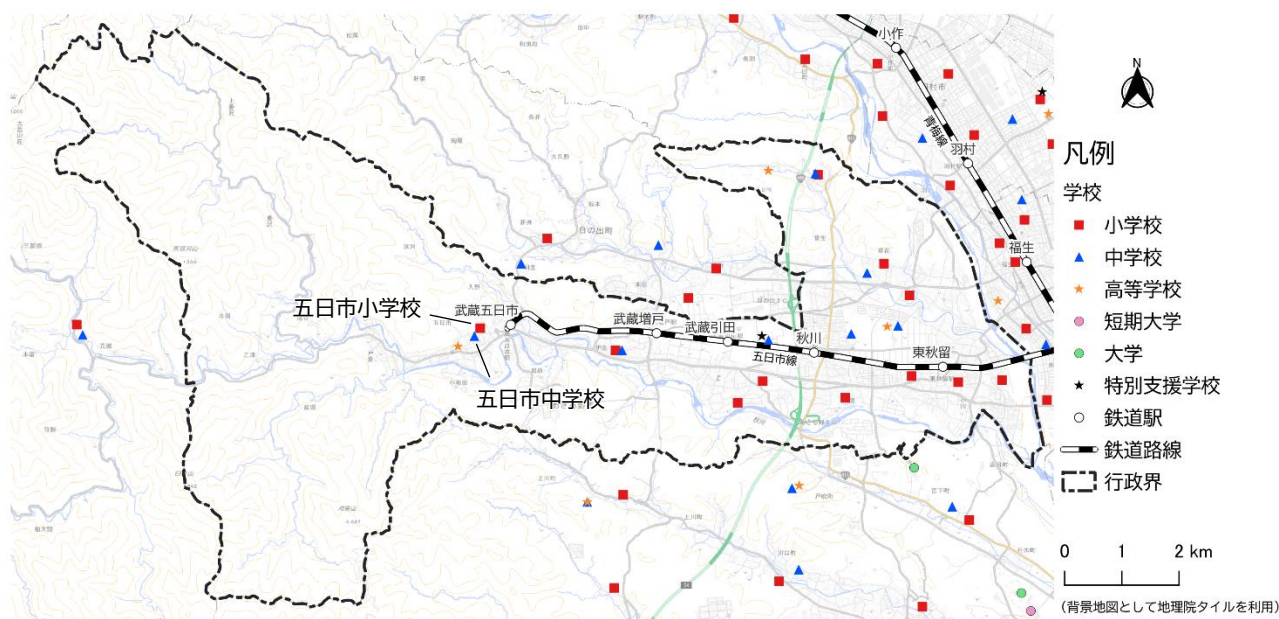


図 2-17 学校の分布状況

資料：あきる野市公共交通のあり方検討報告書*（平成 29 年 12 月）、国土数値情報

3) 幼稚園・保育施設等

幼稚園・保育施設等は、主に住宅地に近い場所に立地しています。

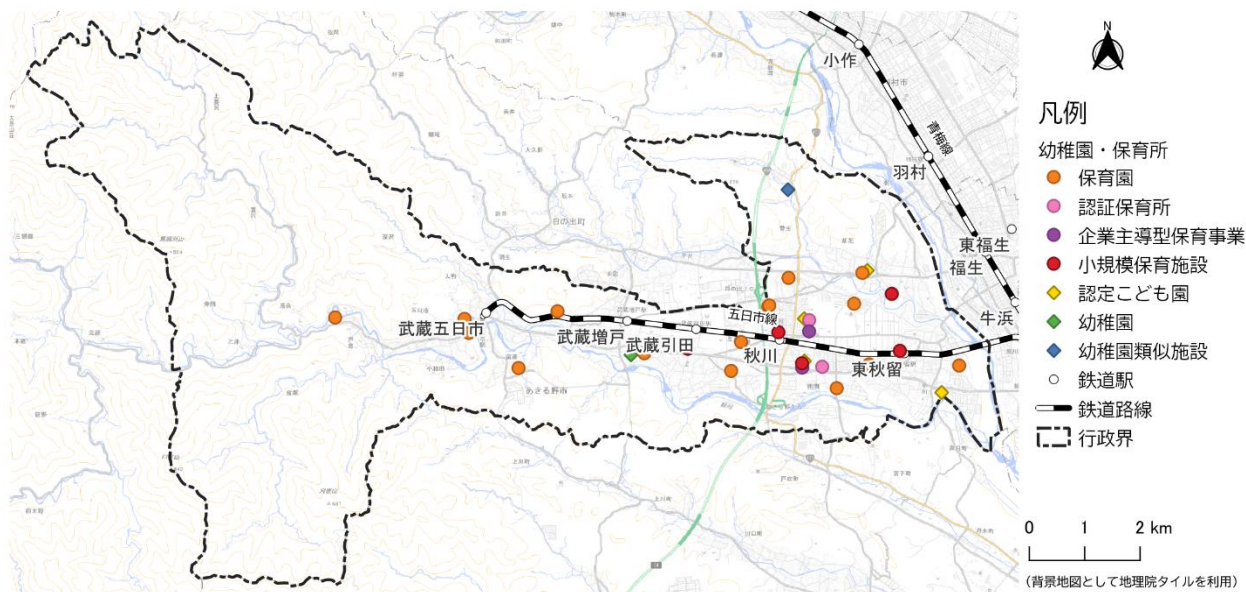


図 2-18 幼稚園・保育施設等の分布状況（令和7年4月現在）

資料：あきる野市ホームページ（保育所・幼稚園）

4) 医療機関

市内には、西多摩保健医療圏の基幹病院である「公立阿伎留医療センター」を含む4つの病院*が立地しています。

診療所は、中山間部にはあまり立地していないため、当該地域の住民は、市街地等まで通院する必要があります。

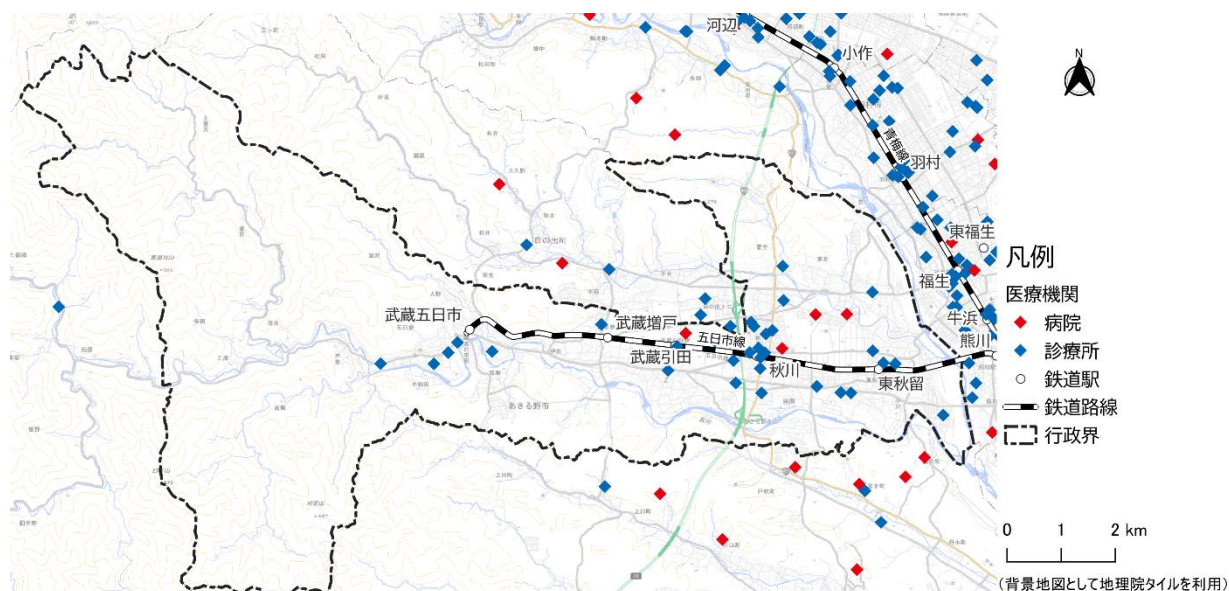


図 2-19 医療機関の分布状況（令和7年4月現在）

資料：国土数値情報を基にあきる野市ホームページ（医療機関）及び西多摩医師会ホームページの最新状況を加筆

*医療法で定められた病床数20床以上の医療施設を「病院」と示しています。

5) 福祉施設

◆ 高齢者施設

住宅地に近い場所では「介護老人保健施設」や「グループホーム」、住宅地から離れた場所では「特別養護老人ホーム」や「ケアハウス」などが多く立地しています。

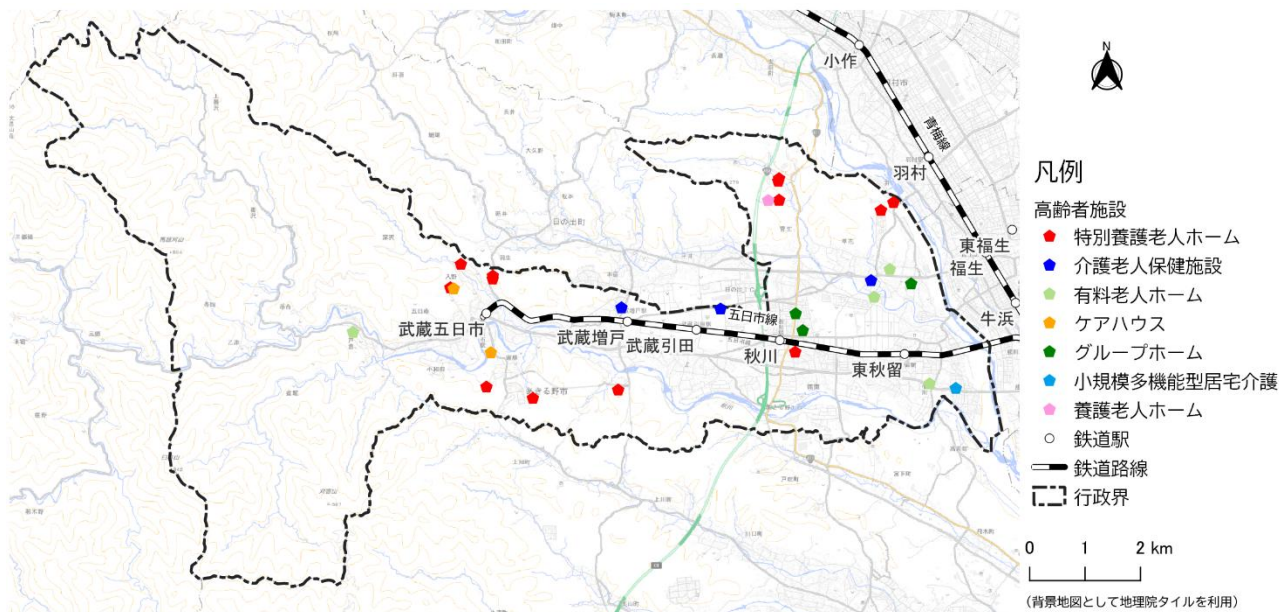


図 2-20 高齢者施設の分布状況（令和7年4月現在）

資料：東京都福祉局

◆ 障害者支援施設

障害者支援施設※は、主に住宅地に近い場所に立地しています。

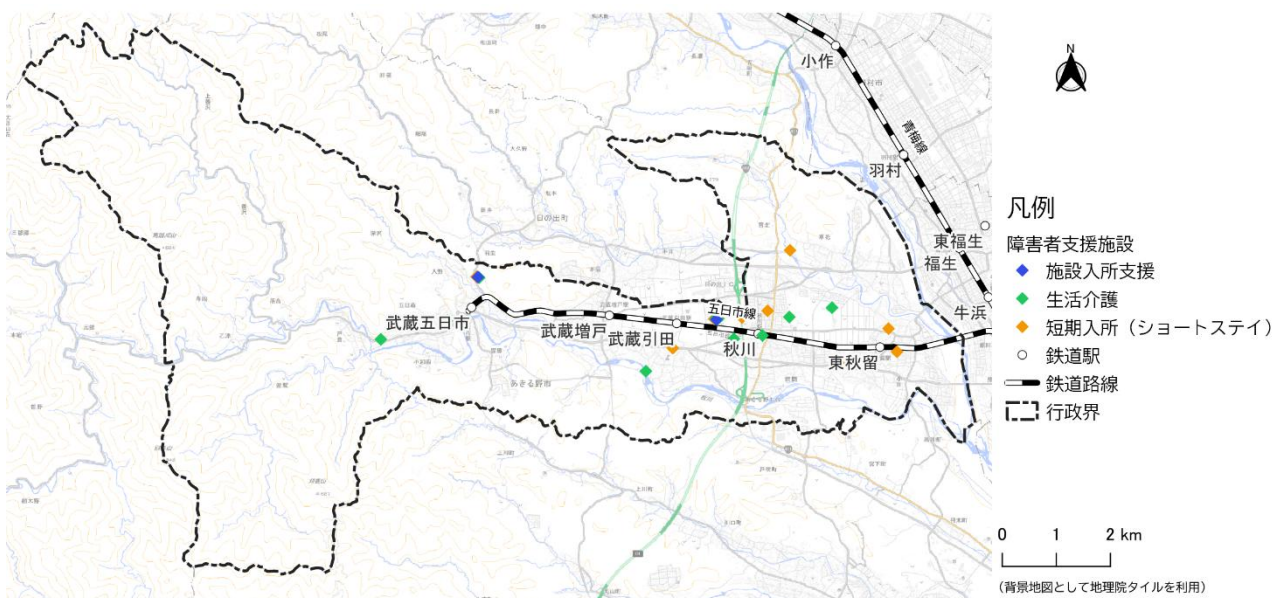


図 2-21 障害者支援施設の分布状況（令和7年4月現在）

資料：東京都福祉局

※居宅介護サービスや訓練的支援施設は除外

6) 商業施設（スーパーマーケット等）

スーパーマーケット等※の商業施設は、主に住宅地の近くに立地しています。また、日の出町の「オザム」や「イオンモール」も、本市と近接した立地となっています。

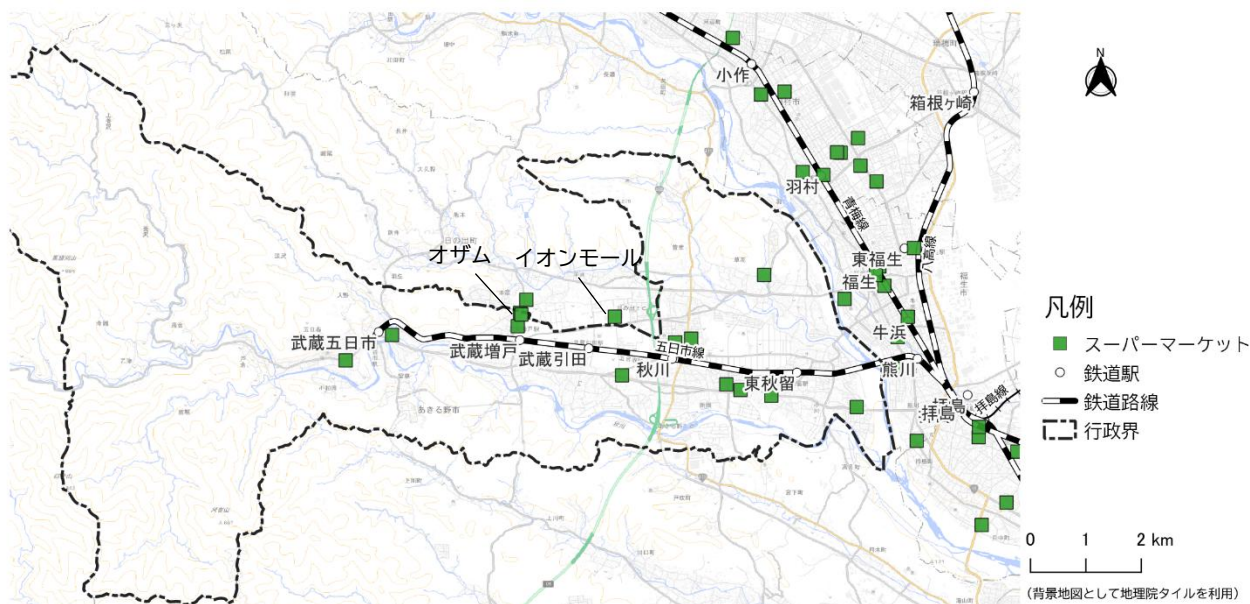


図 2-22 スーパーマーケット等の分布状況（令和7年4月現在）

資料：日本全国スーパーマーケット情報

※資料から、総合スーパー、食品スーパー、業務用食品スーパー、食品ディスカウントセンターを抜粋

7) 観光資源

市内の主な観光地として、総合レジャー施設の「東京サマーランド」や、温泉・宿泊施設の「秋川渓谷 瀬音の湯」などが立地しています。

中山間部は、その一帯を「秋川渓谷」として緑豊かな観光資源を有し、キャンプ場、バーベキュー場などが立地しています。

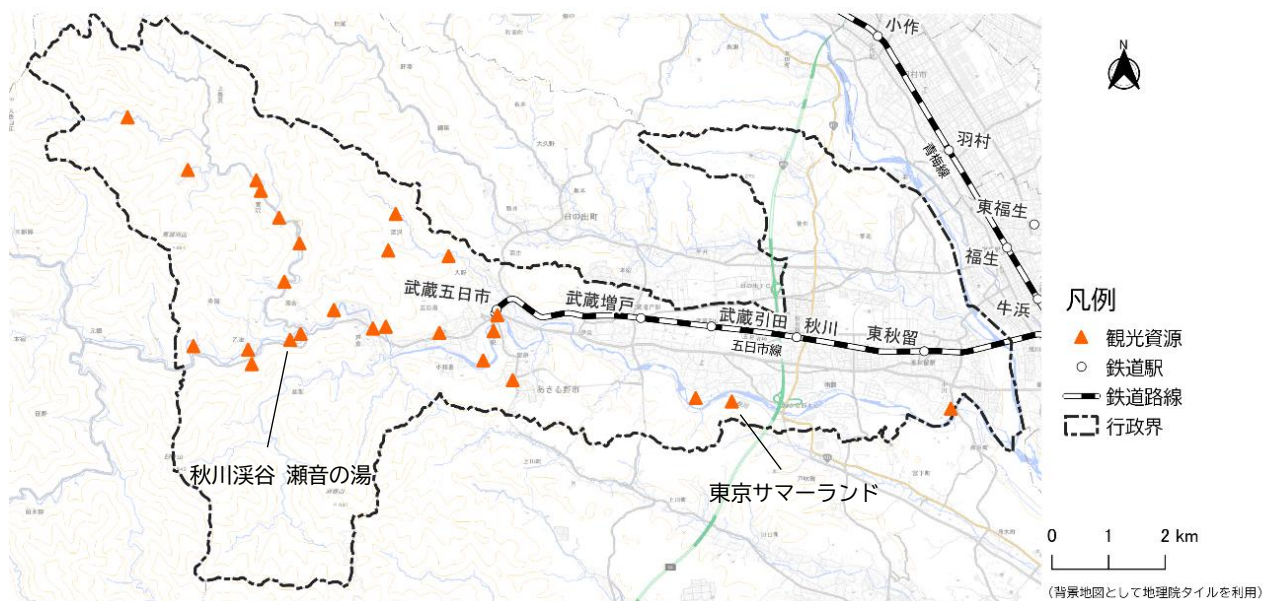


図 2-23 観光資源の分布状況（令和7年4月現在）

資料：あきる野市観光協会ホームページ

4. 観光動向

1) 秋川渓谷の観光動向

市内の主要観光施設における入込客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により令和2年（2020年）以降は減少しています。特に令和2年は、レジャーシーズンに当たる第2四半期、第3四半期の減少幅が大きくなっています。

令和3年（2021年）はやや回復したものの、令和元年（2019年）と比べると7割程度となっています。

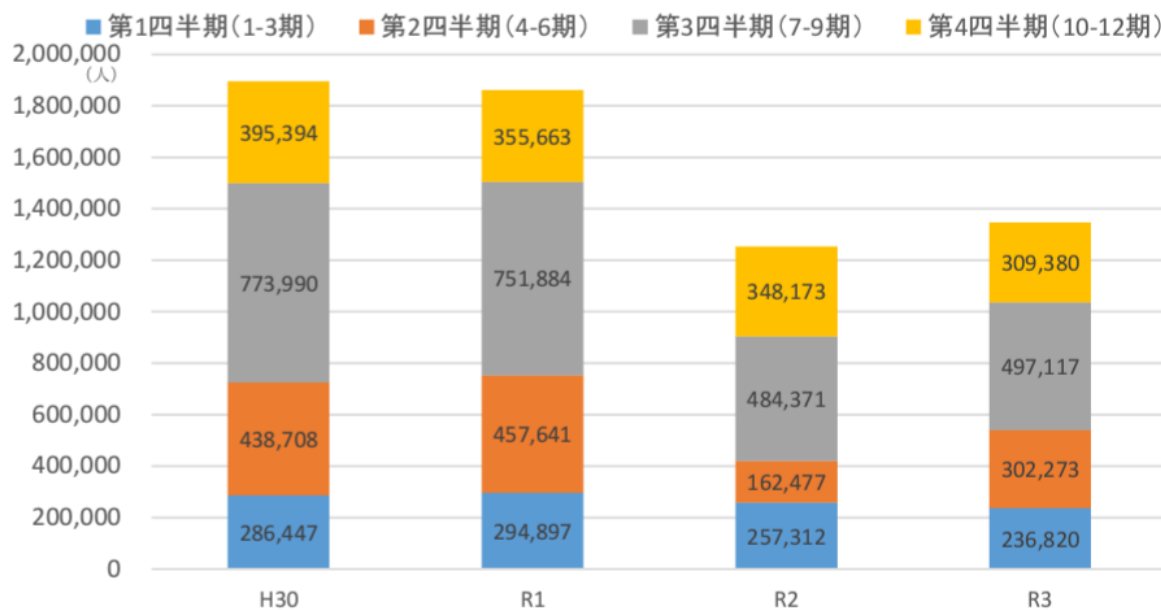


図 2-24 主要観光施設における入込客数（あきる野市）

出典：秋川渓谷観光経済統計調査事業連絡会「秋川渓谷観光経済統計調査・分析等業務委託報告書」（令和4年3月）

第4節 公共交通の状況

1. 地勢

市域は山地、丘陵地、台地、低地によって構成されており、東から西に向かって標高が高くなっています。

市の西部は関東山地が連なる山間部からなり、東部に向かって秋川が流れています。秋川は西部では溪谷を形成し、東部では市内北部を流れる平井川や多摩川に沿って平坦な秋留台地を形成しています。

市街地は主に台地部に広がっており、多摩川、秋川、平井川により形成された河岸段丘があるため、台地部と低地部との境界付近には10～50m程度の高低差がみられます。

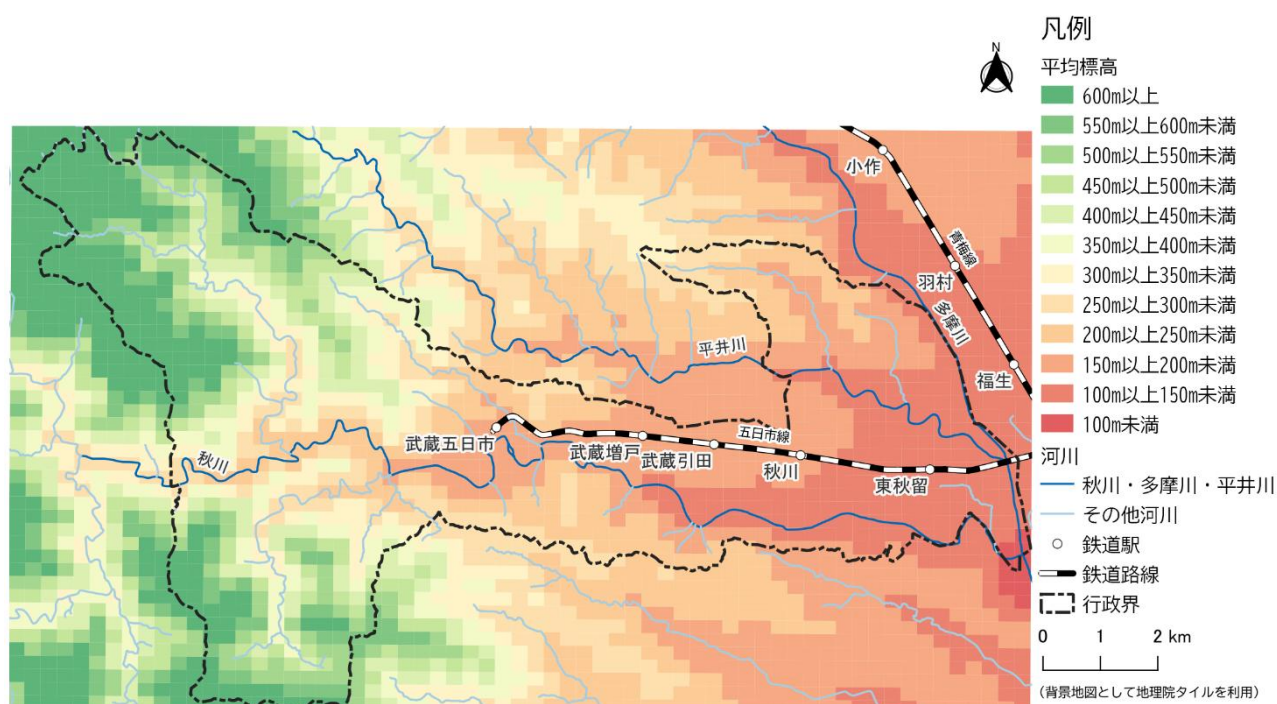


図 2-25 標高の状況※

資料：国土数値情報

※250m メッシュ内の平均標高を表示

2. 市内の交通

1) 交通分担率

◆ 交通手段分担率*

交通手段分担率*を見ると、市内では自動車の分担率が47.9%と最も高く、半数程度を占めています。次いで徒歩が19.6%、鉄道が15.9%、自転車が12.9%となっています。

東京多摩部全体と比べると、本市は特に自動車の利用が多いといえます。

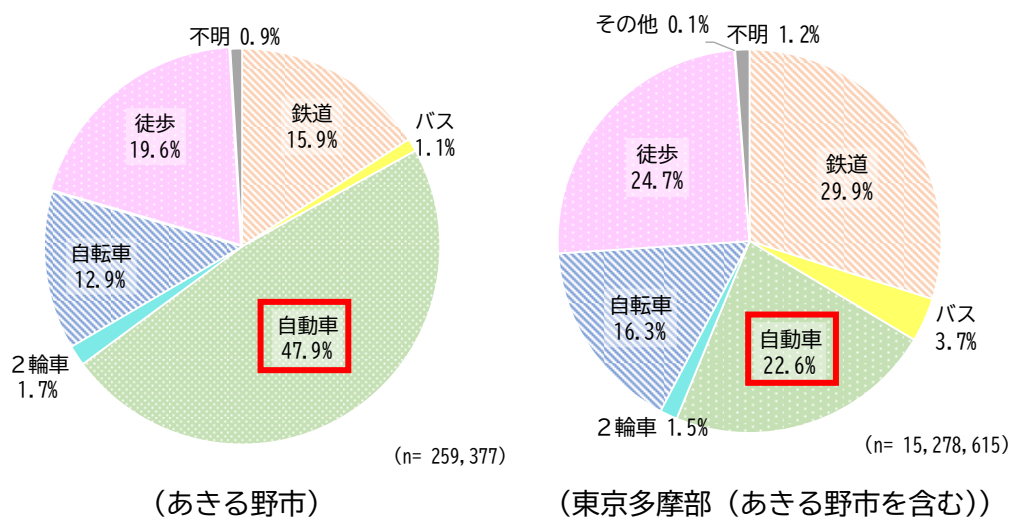


図 2-26 交通手段分担率*

資料：平成30年パーソントリップ調査*（ゾーン別・目的種別・代表交通手段別発生集中量）

◆ 目的別交通手段分担率*

目的別の交通手段分担率*を見ると、「自宅-通学」を除き、いずれの目的でも自動車の分担率が高くなっています。また、いずれの目的もバスの分担率が少ない状況です。

「自宅-業務」では自動車の分担率が75.2%であり、他の目的と比べても、自動車利用が多くなっています。

「自宅-通学」では徒歩の分担率が44.6%で最も高く、次いで鉄道の分担率が23.8%となっています。

「勤務・業務」では、自動車に次いで2輪車や自転車の分担率が高くなっています。

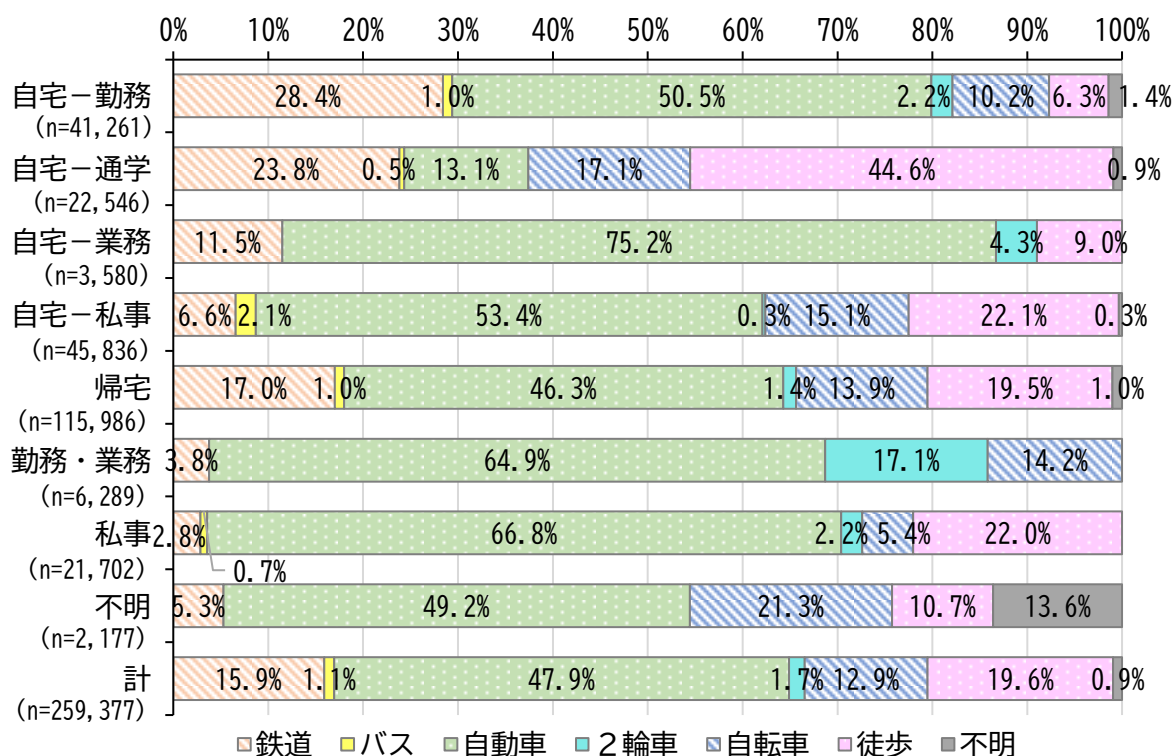


図 2-27 目的別交通手段分担率* (あきる野市)

資料：平成30年パーソントリップ調査* (ゾーン別・目的種類別・代表交通手段別発生集中量)

2) 交通ネットワークの状況

◆ 交通体系

本市の交通ネットワークは、市内を東西に貫く JR 五日市線、南北に貫く首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と、その他幹線道路、補助幹線道路等から構成されています。

なお、都市計画道路の整備率は、令和5年4月1日時点で71.3%※です。

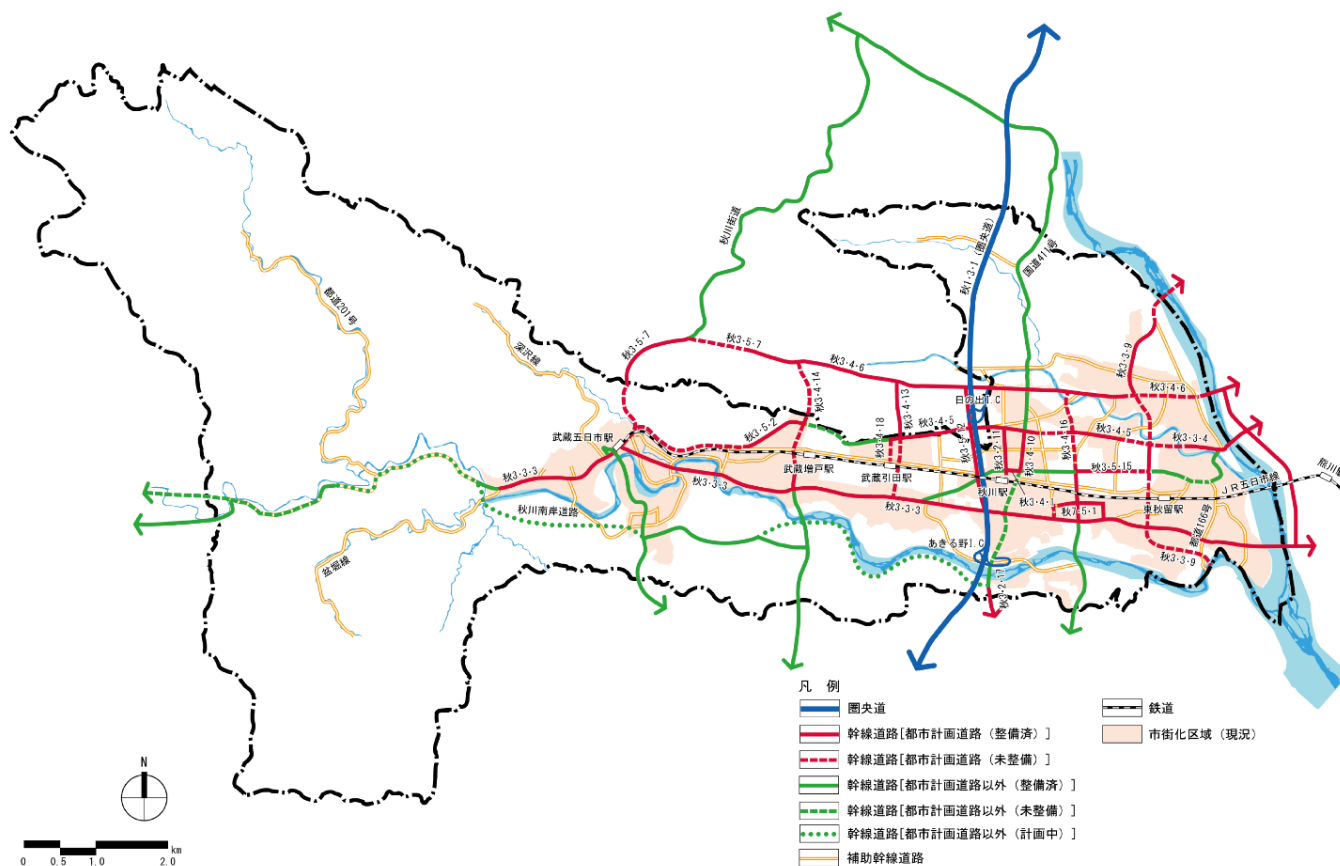


図 2-28 交通体系整備方針図

出典：あきる野市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

※「令和5年度 あきる野統計」による

◆ 鉄道現況

市内を通る鉄道路線は JR 五日市線のみであり、市内の鉄道駅は東秋留駅、秋川駅、武蔵引田駅、武蔵増戸駅、武蔵五日市駅の 5 駅です。

五日市線は全線が単線で、多摩川橋梁以西は市内の地形特性から、概ね武蔵五日市駅に向かっての偏勾配となっています。

かつては市内全駅にみどりの窓口が設置されていましたが、東秋留駅～武蔵増戸駅の各駅は平成 18 年（2006 年）に、武蔵五日市駅は平成 29 年（2017 年）に廃止されています。また、全駅で一部時間帯が無人駅になります。

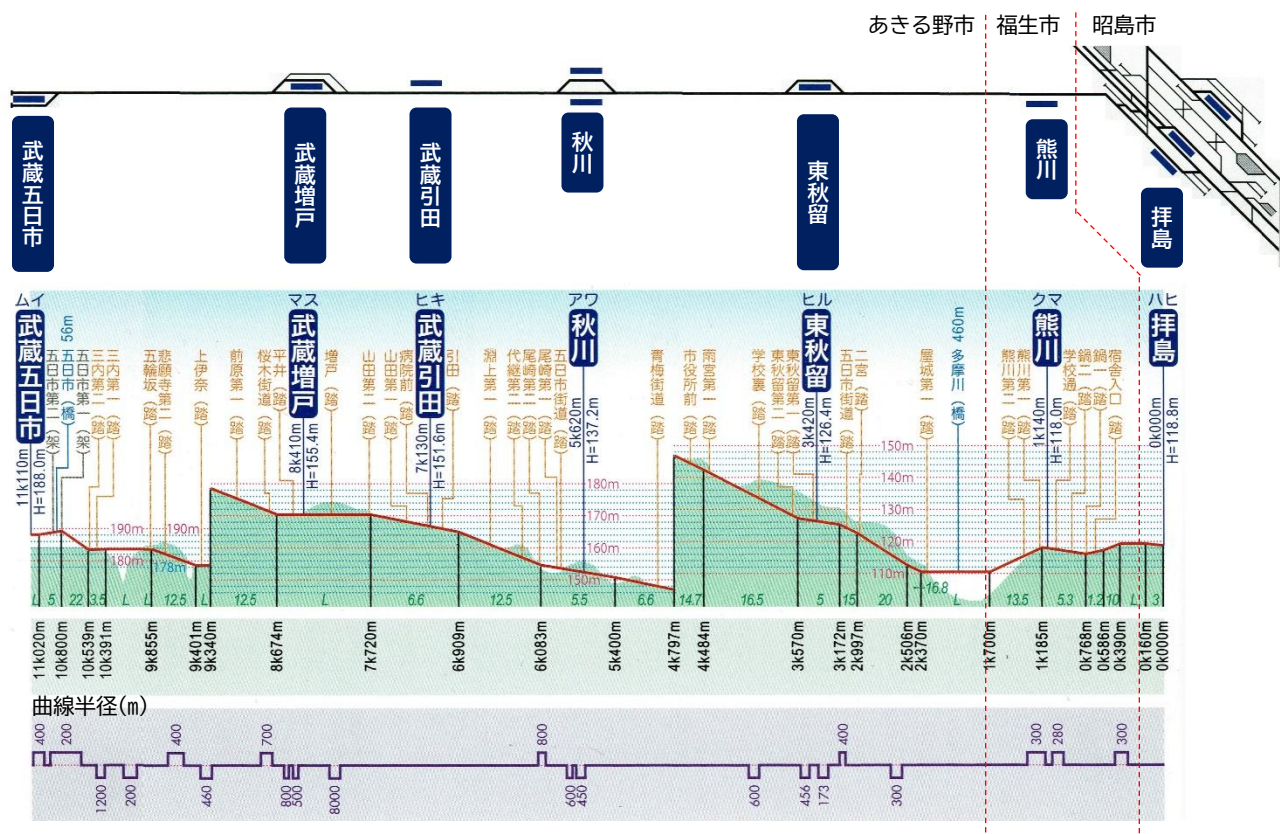


図 2-29 JR 五日市線配線略図（上）及び縦断面図（下）

資料：JR 東日本全線【決定版】Vol. 8 八王子支社管内編（学研パブリッシング、2010）に加筆

3) 道路の状況

◆ 幅員

市内の道路幅員を見ると、幹線的な道路は大型バスやるのバスサイズの車両が通行できる幅員となっており、住宅地の一部ではワゴン車両が通行可能な道路も見られます。

しかし、住宅地内の道路のほとんどは、これらの車両が運行できない細街路となっています。

なお、市道に限定すると、令和4年3月末時点で、総延長 67.3km のうち、43.7km が幅員 3.5m 未満の未改良区間となっており、市道全体の 64.9%を占めています。

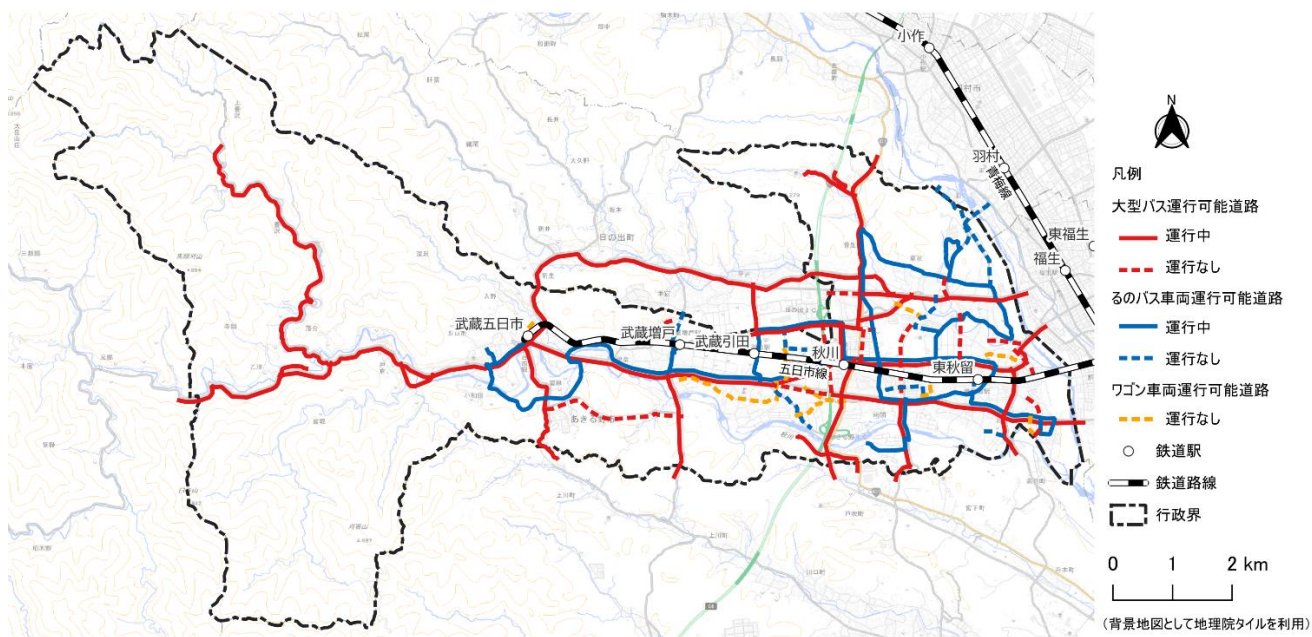


図 2-30 道路幅員の状況

資料：あきる野市公共交通のあり方検討報告書*（平成 29 年 12 月）

◆ 勾配

市内の道路では図 2-3 1 に示すように、小宮・戸倉地域といった中山間地の地区（図中①等）だけでなく、市街地部の秋川や平井川と交差する方向の路線（図中②等）や菅生・草花地域のような丘陵部の路線（図中③等）で、道路勾配が9 %以上※の路線（図中の濃い赤で示された路線）が見られます。

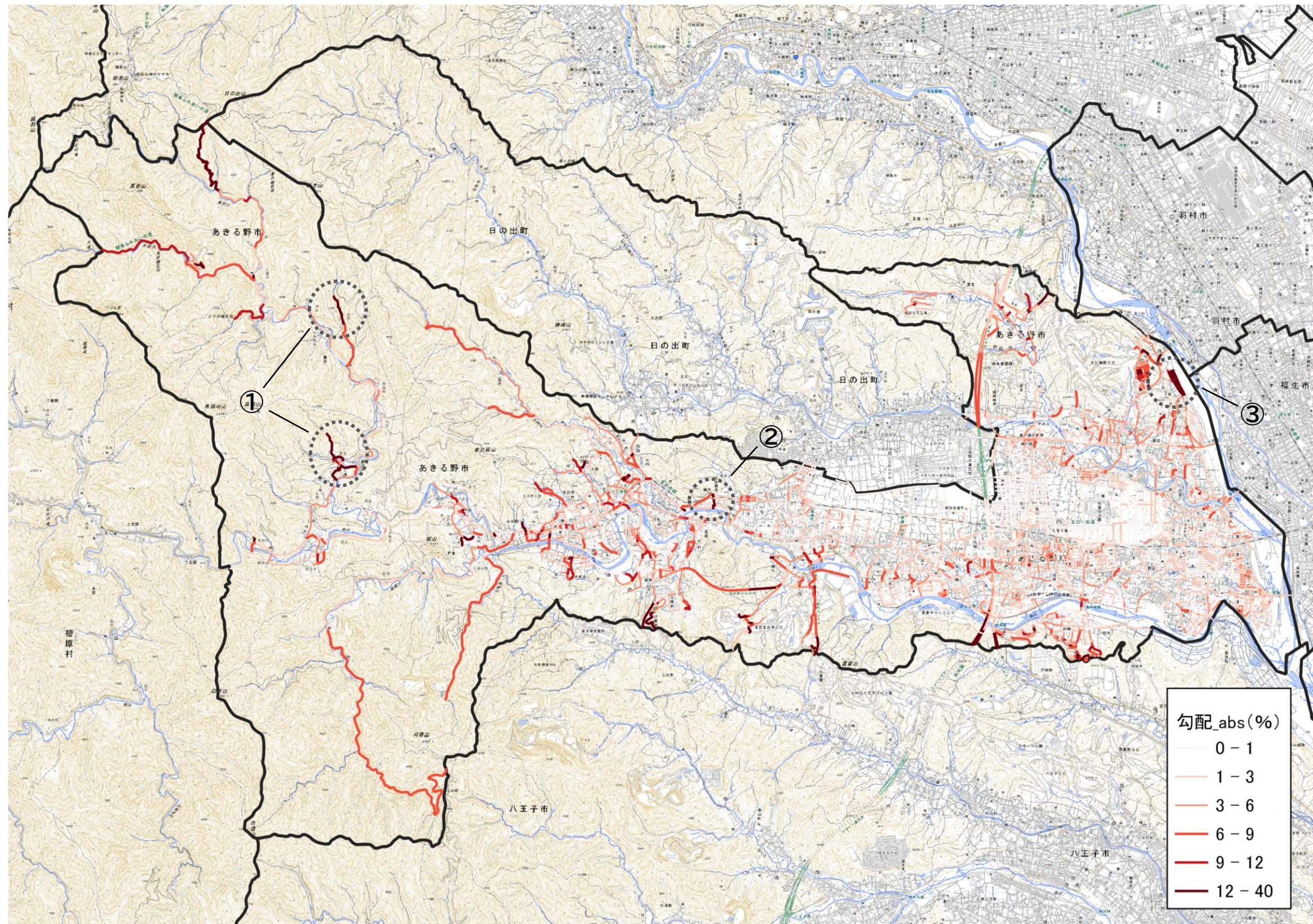


図 2-3 1 市内道路網の推定勾配

資料：国土数値情報、デジタル道路地図（DRM）

※「標高データを活用した簡便な道路縦断勾配推定手法の開発」（（株）アイ・トランスポート・ラボ 小林正人、堀口良太、東京大学生産技術研究所 大口敬、2021、（株）アイ・トランスポート・ラボ）で提唱されている手法を用いて道路の勾配を推計し、国土数値情報とデジタル道路地図（DRM）の組み合わせ図を作成。

※「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」（平成 18 年 12 月国土交通省令第 16 号。いわゆる道路移動等円滑化基準）では、歩道の縦断勾配を 5 % 以下（やむを得ない場合においては、8 パーセント以下とすることができる）と記されている。そのため、この値を超える縦断勾配の道路は、歩行者にとって歩行の支障になると考えられる。

4) 交通結節点*

市内では進行中の事業を含め、JR 五日市線の各駅で交通結節点*が形成されています。武蔵引田駅では北口側で土地区画整理事業が進行中で、これに伴って駅前広場が整備される予定です。また、東秋留駅では、南口に車両等折り返し場を整備する予定です。

表 2-3 市内の交通結節点*

鉄道駅	駅前広場	路線バス乗入		るのバス乗入	タクシー乗入		将来計画
東秋留駅	1 か所 (北口)	×		×	北口	○	南口に車両等折 り返し場整備予 定
					南口	×	
秋川駅	2 か所	北口	○	○	○		
		南口	×	×	○		
武蔵引田駅	—	×		×	○		武蔵引田駅北口 土地区画整理事 業により駅前広 場整備予定
武蔵増戸駅	1 か所	×		○	○		
武蔵五日市駅	1 か所	○		○	○		

※東秋留駅最寄りバス停留所：東秋留駅上

※武蔵引田駅最寄りバス停留所：武蔵引田駅入口

3. 鉄道

1) 路線

市内を通る鉄道路線は JR 五日市線のみです。鉄道駅は東秋留駅、秋川駅、武蔵引田駅、武蔵増戸駅、武蔵五日市駅の 5 駅が存在しています。

令和 5 年度の乗車人員を見ると、秋川駅が 5,900 人/日と最も多くなっています。秋川駅は市の中心地に位置し、前ページの表 2-3 に示すように他の公共交通機関（路線バス、るのバス）との乗継ぎの利便性が良いことも乗降客数の多さに影響しているものと考えられます。

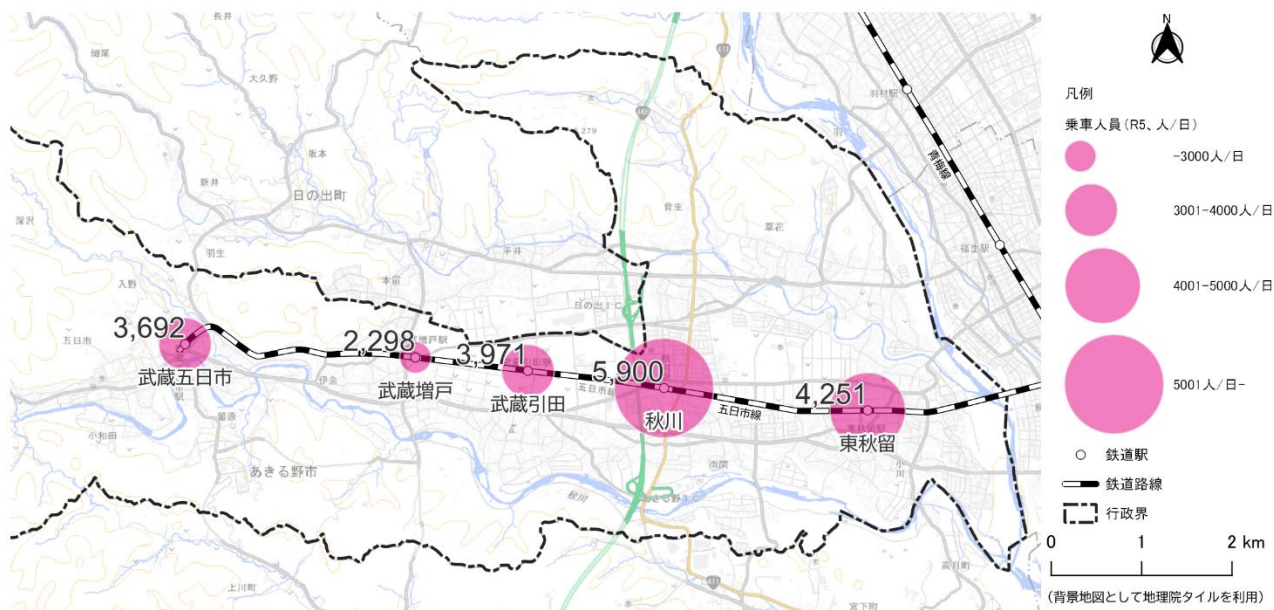


図 2-3 2 鉄道駅の位置と駅別乗車人員（令和 5 年度）の状況

資料：国土数値情報、JR 東日本ホームページ

2) 利用状況

駅別乗車人員の推移についてみると、平成30年度（2018年度）から令和2年度（2020年度）にかけて、すべての鉄道駅において乗車人員が減少していますが、令和3年度（2021年度）以降は増加傾向にあります。平成30年度に対する令和5年度（2023年度）の乗車人員は、武蔵引田駅を除いていずれも100%を下回っており、その中では武蔵五日市駅が84.4%で最も減少幅が大きくなっています。

これらの減少傾向は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるテレワークの増加、外出自粛、鉄道以外での移動手段の増加等が影響しているものと考えられますが、令和3年度以降は回復傾向にあることがわかります。

また、武蔵引田駅については、駅前において土地区画整理事業が進行中であり、今後、駅利用者数の増加が見込まれます。

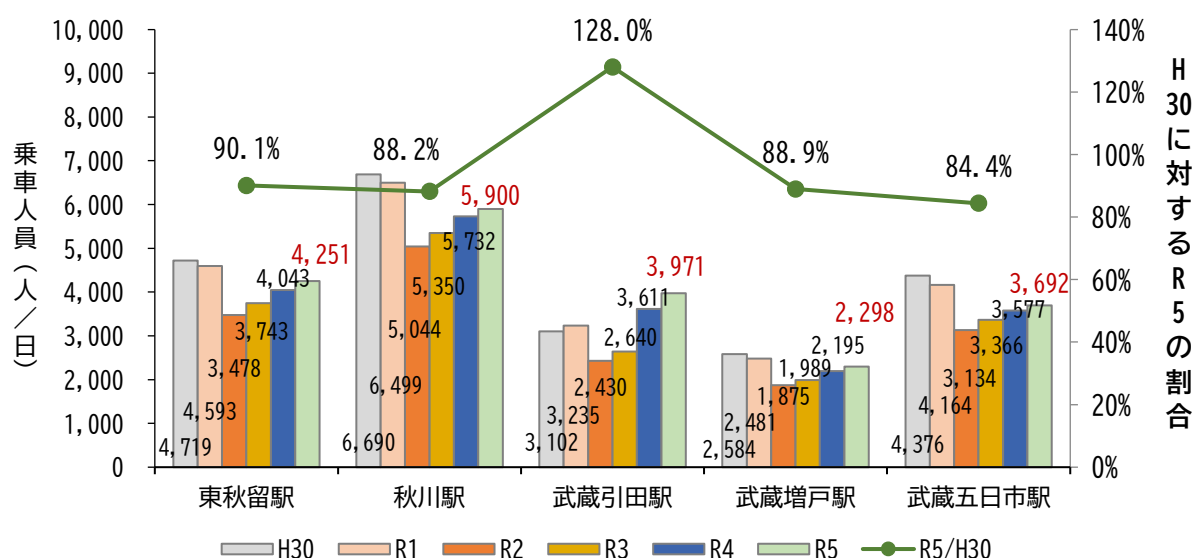


図 2-33 駅別乗車人員の推移（平成30年度～令和5年度）

資料：JR 東日本ホームページ

4. バス

1) 路線網

◆ 路線の状況

市内には路線バス（西東京バス）のほか、本市のコミュニティバス「るのバス」が運行しています。また、羽村市のコミュニティバス「はむらん」の路線の一部が草花地域に乗り入れています。

市東部から中央部の市街地を中心にネットワークが整備されており、住宅地と鉄道駅を結ぶ路線が多いほか、武蔵五日市駅以西を運行する路線も見られます。

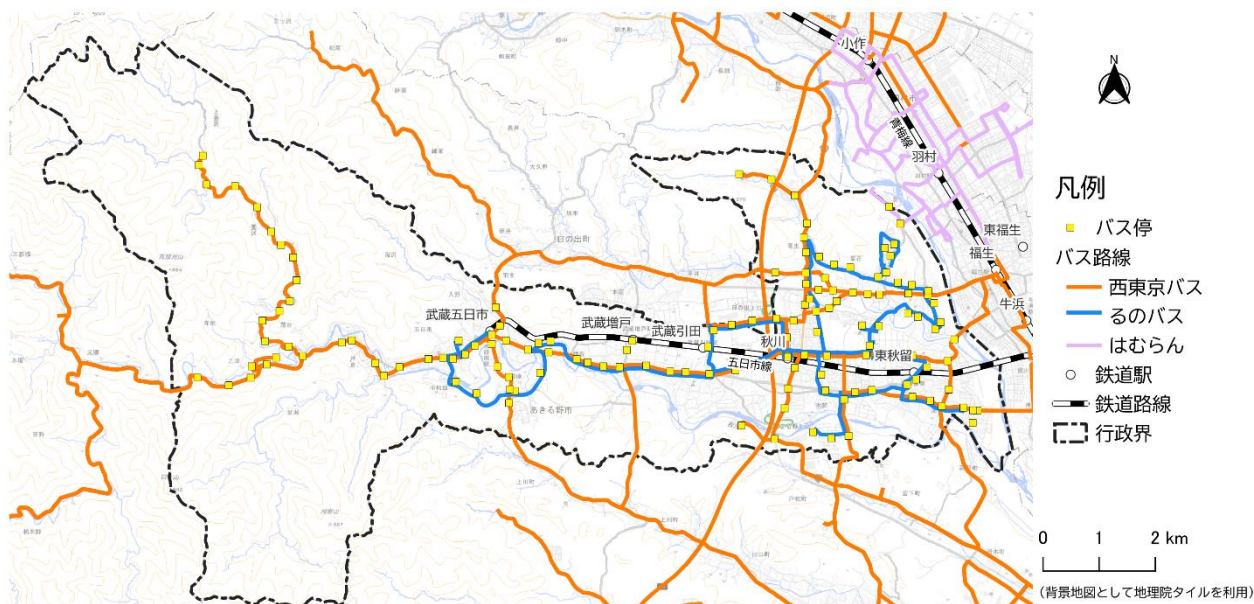


図 2-34 バス路線の状況

資料：国土数値情報（令和4年8月時点）、るのバス路線図（令和7年4月時点）

◆ 路線バスの路線網

市内を運行する路線バス（西東京バス）の路線網は、以下の3種に分けることができます。

- ・運行区間が市内で完結する「市内完結路線」
- ・本市と周辺市町村とを連絡する「市内外連絡路線」
- ・起終点がともに市外にある「通過路線」

このうち、「市内完結路線」は秋川駅～武蔵五日市駅を結ぶ「五 37」、武蔵五日市駅～上養沢を結ぶ「五 15」「檜 52」の他は、秋川駅と菅生高校を結ぶ系統があります。

「市内外連絡路線」には、京王八王子駅と秋川駅を結ぶ系統や、武蔵五日市駅と上川霊園を結ぶ系統のように八王子市と本市を結ぶ系統もありますが、主たる系統は福生駅と秋川駅・武蔵五日市駅を結ぶものが多く、次いで、武蔵五日市駅から檜原村方面（数馬、藤倉など）や日の出町方面（つるつる温泉、松尾）を結ぶ系統

が目立っています。小作駅からは、一部秋川駅に至る系統もありますが、多くは菅生高校までの系統となっています。

「通過路線※」には、拝島駅と八王子市内（戸吹、純心女子学園、工学院大学）とを結ぶ系統が小川を経由するもの、福生駅と拝島駅とを結ぶ系統が二宮、小川を経由するものもありますが、多くは福生駅とイオンモール日の出または日の出折返場を結ぶ系統となっています。

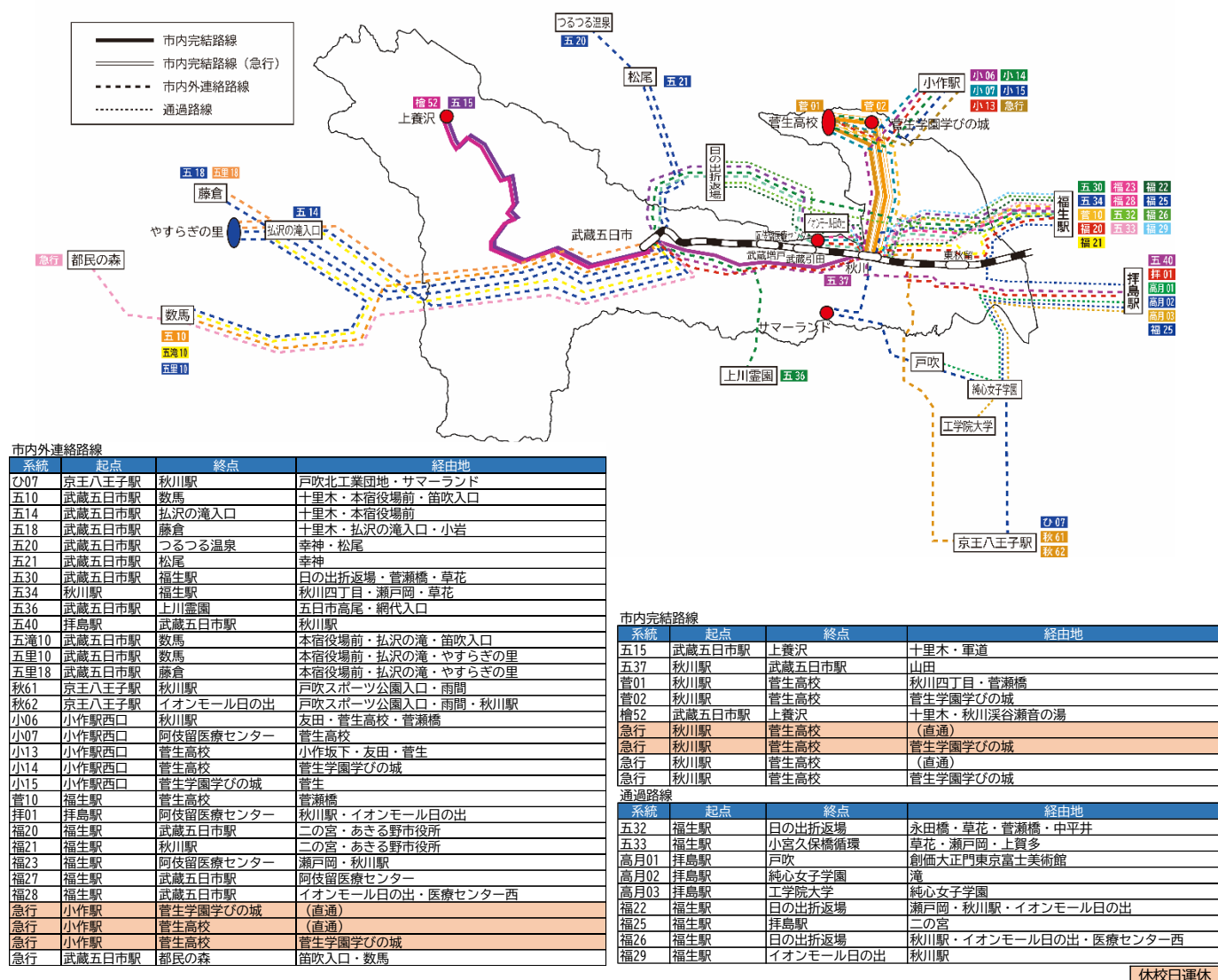


図 2-35 路線バス（西東京バス）の路線網

資料：西東京バス路線図、東京都内乗合バス・ルートあんない'24～'25 年版（JTB パブリッシング）

※「五 33」は、福生駅⇒小宮久保橋⇒福生駅の路線で、起終点がともに市外であることから、この分類に含めています。

るのバスの路線網

るのバスの路線網は、以下の4種5ルートに分けることができます。

- ・「五日市→秋川」「秋川→五日市」ルート：秋川駅と武蔵五日市駅を起終点とし、両駅間を結ぶルート
- ・「草花方面」ルート：秋川駅を起終点とし、草花方面を経由するルート
- ・「小川方面」ルート：秋川駅を起終点とし、小川方面を経由するルート
- ・「引田方面」ルート：秋川駅を起終点とし、引田方面を経由するルート

このうち、秋川駅を起終点とする3つのルートは、片方向の循環ルートとなっています。

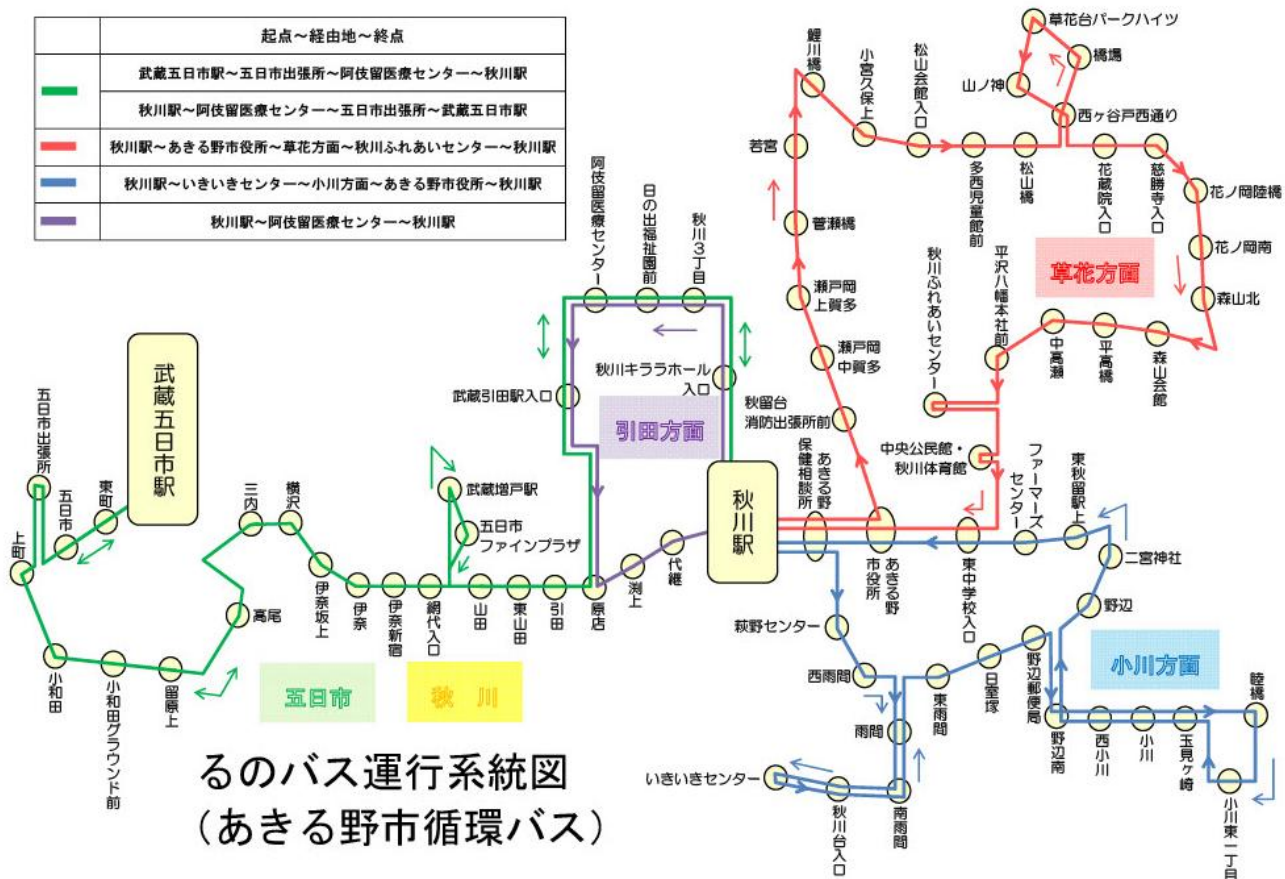


図 2-36 るのバスの路線網 (令和7年4月現在)

2) 運行頻度

路線バス及びのバスの運行頻度を見ると、東西方向の路線については福生駅～武蔵五日市駅間の永田橋通りを走行する各系統と、武蔵五日市駅以西の檜原街道を走行し、檜原村に至る各系統の運行本数が多くなっています。

南北方向の路線については、秋川駅北側（駅前大通り）や秋川街道を走行する系統などで運行本数が多くなっています。

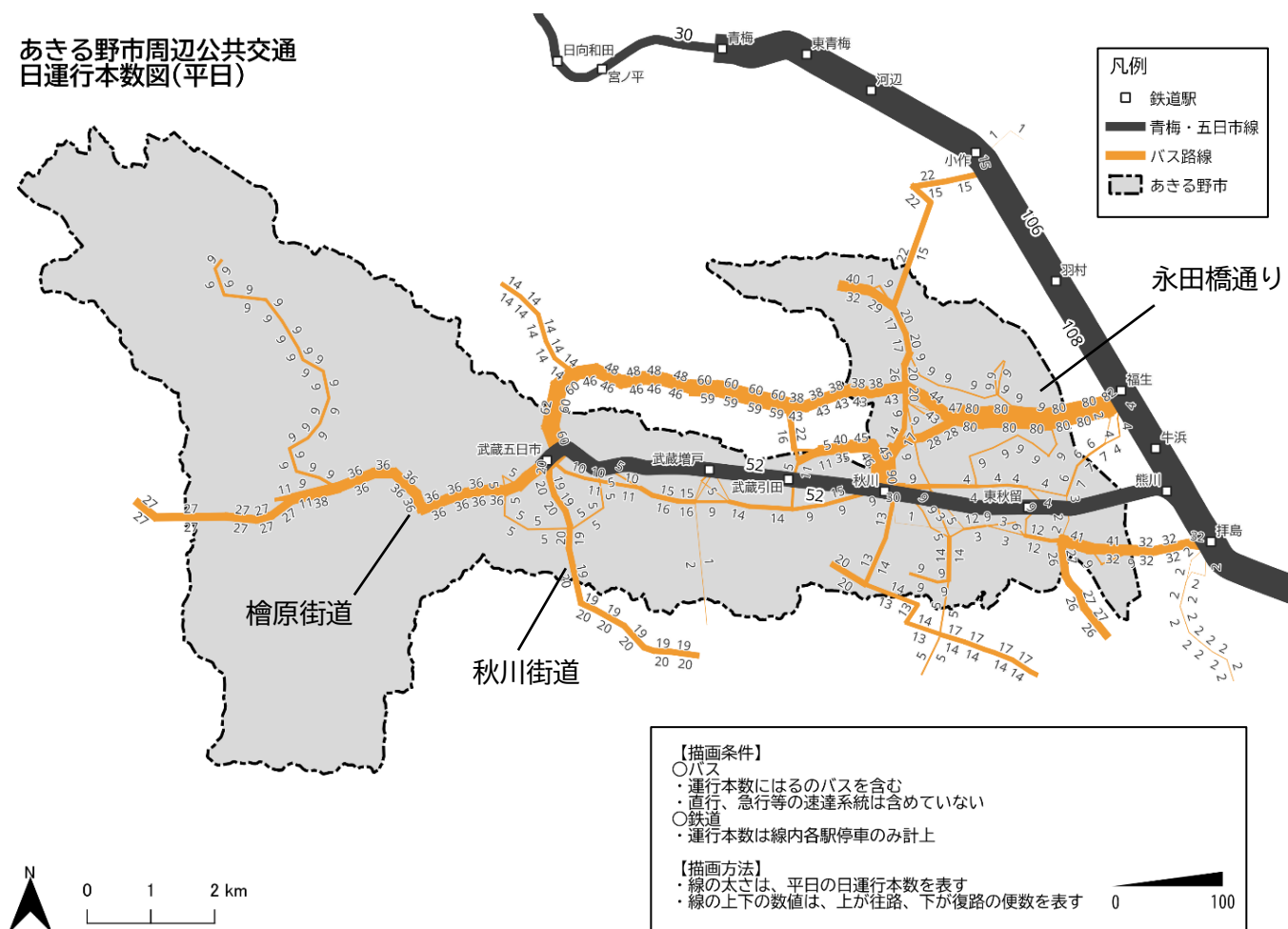


図 2-37 市内バスの運行頻度（令和5年7月現在）

資料：バスは公共交通オープンデータセンターから西東京バスのデータを取得し作成
鉄道は JR 東日本ホームページ時刻表から作成

3) るのバスの利用状況

◆ 月間乗客数の推移

令和元年（2019 年）5 月以降を見ると、令和元年度の最大値は9 月の 3,070 人/月でした。令和2 年（2020 年）3 月頃から新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛、4 月の緊急事態宣言発令により乗客数は大幅に減少し、5 月には 1,282 人/月と近年最小となりました。令和3 年（2021 年）になると乗客数は回復傾向となりますが、3 月の 2,745 人/月が最大で、コロナ禍以前の水準には至りませんでした。令和4 年（2022 年）3 月からるのバス用車両を1 台増備し、日当たり便数を 18 便から 34 便とする「るのバス増発・増便の公共交通実証実験」が開始され、実験開始直後の3 月で 3,540 人/月と、令和元年9 月（コロナ禍以前の最大値）を上回り、以降乗客数は増加傾向となりました。令和5 年（2023 年）も増加は継続し、6 月の 5,026 人/月が最大で、以降も毎月 4,000 人以上の乗客数で推移しています。令和6 年（2024 年）は 10 月に 6,090 人/月と、コロナ禍以前の最大値の約 2 倍にまで増加しました。

なお、るのバスの月間乗客数については、休日の多い5 月や1 月に減少し、初秋（9～10 月）頃にその年度の最大値を示す傾向があります。

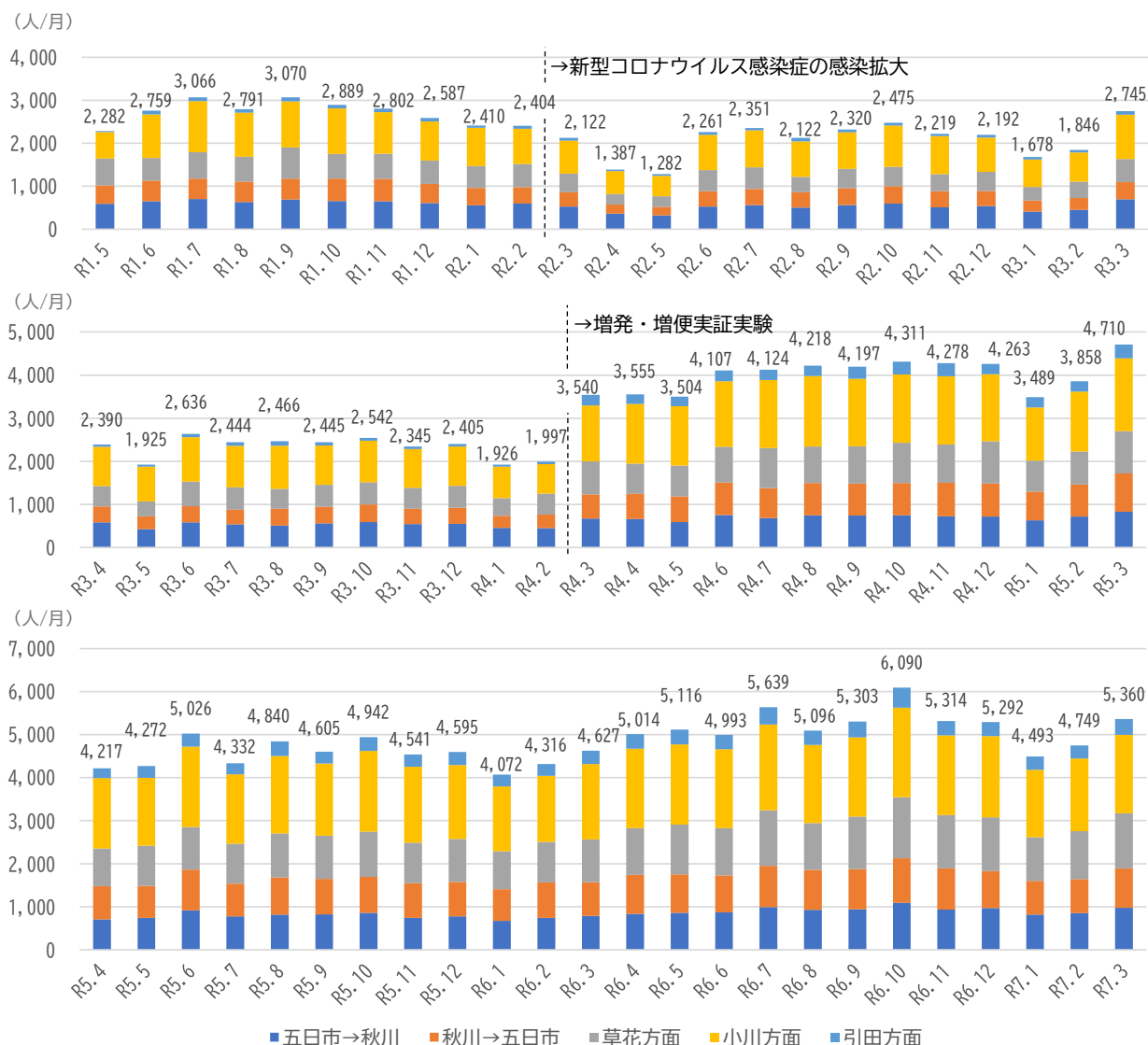


図 2-38 るのバスの月間乗客数の推移（令和元年5 月～令和7 年3 月）

◆ ルート別利用状況

各年度※中のルート別日平均乗客数を見ると、いずれにおいても乗客数が最も多いのは小川方面ルートで、以下、草花方面ルート、五日市→秋川ルート、秋川→五日市ルート、引田方面ルートの順となっています。

増発・増便の実証実験を開始した令和4年(2022年)3月を含む令和3年度(2021年度)は、1か月のみの結果ですが、増発・増便の効果が現れ、全てのルートにおいてコロナ禍前の令和元年度(2019年度)と同等またはそれ以上となっています。

さらに、年度内を通じて増発・増便となった令和4年以降は、各ルートとも令和元年に比べ増加しています。令和元年度と令和6年度(2024年度)を比較すると、とくに引田方面ルートの伸びが著しく4.2倍、以下、草花方面ルート:2.1倍、小川方面ルート・秋川→五日市ルート:1.9倍、五日市→秋川ルート:1.5倍となっており、全体としては約1.9倍の伸びとなっています。

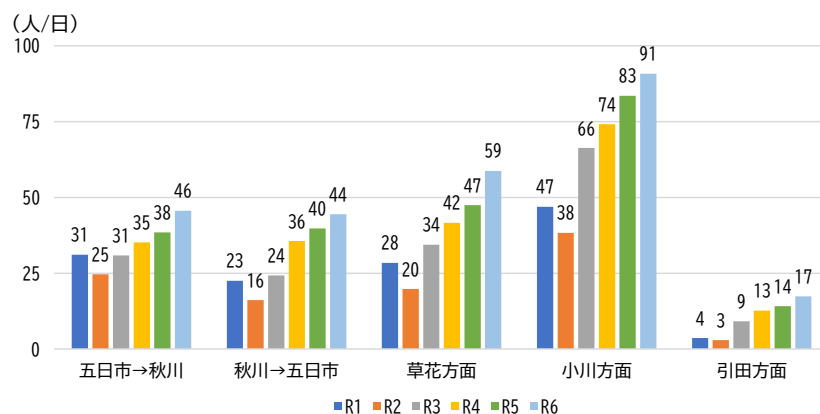


図 2-39 ルート別の1日平均乗客数の推移 (年度別)

※令和元年度は令和元年5月～令和2年3月

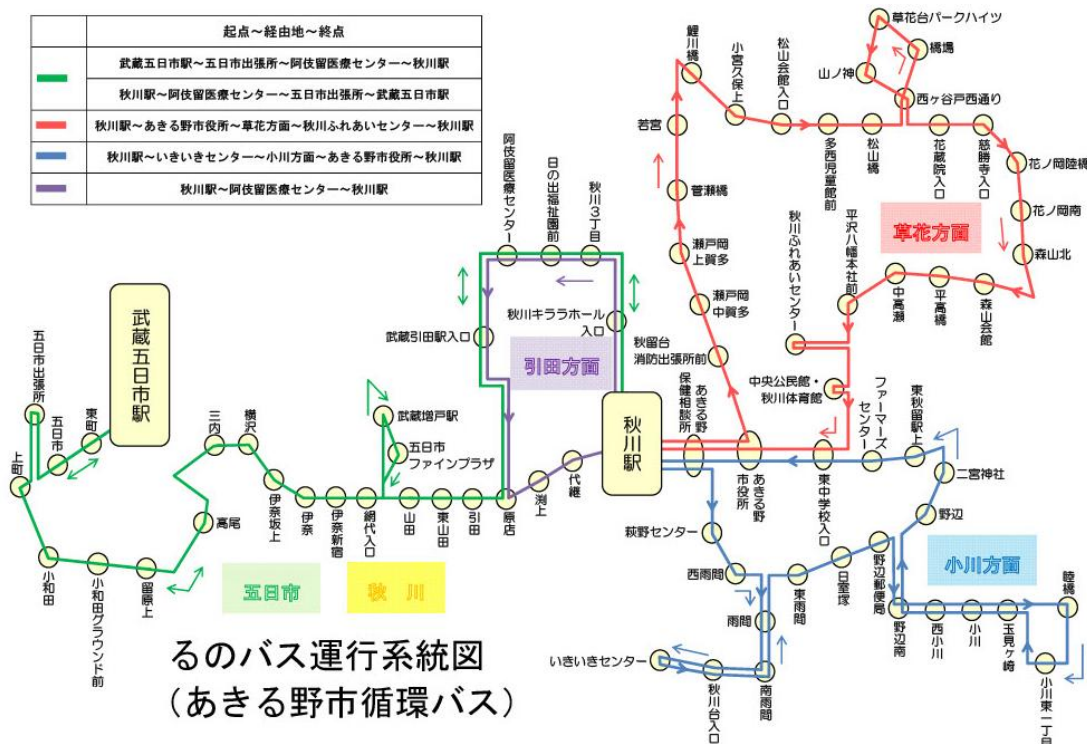


図 2-40 るのバスの路線網 (令和7年4月現在) (再掲)

4) 市負担額の推移

平成29年度（2017年度）以降のバスに関わる市補助額の推移を見ると、生活バス路線関係経費（路線バス補助）、循環バス関係経費（るのバス）ともに令和2年度までは概ね増加傾向、令和2年度から令和4年度までは減少傾向にあります。

令和2年度に生活バス路線関係経費（路線バス補助）が増大している理由は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によるものと考えられます。

また、令和5年度に循環バス関係経費（るのバス）が増大していますが、これはるのバスの車両購入費が含まれていることによるものです。

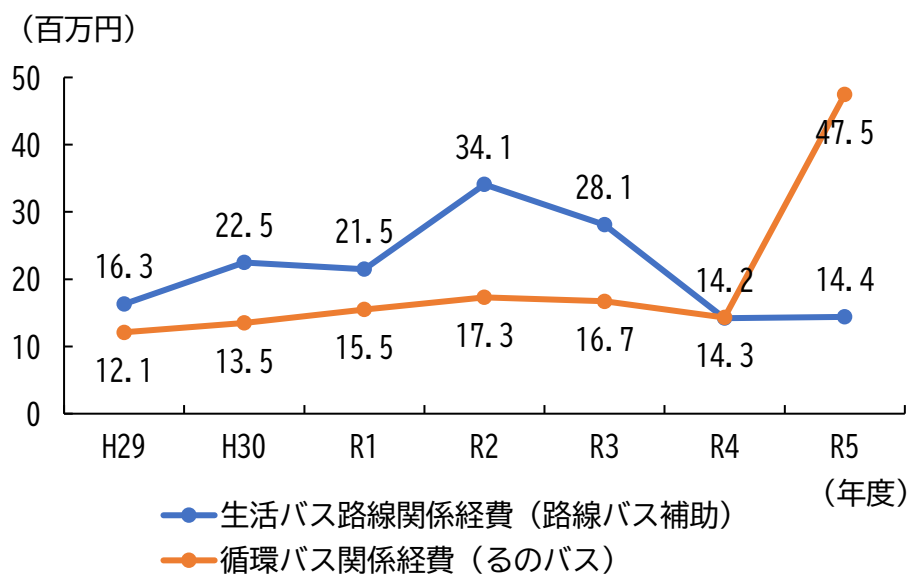


図 2-41 路線バス・るのバスに対する市負担額の推移

資料：あきる野市各会計歳入歳出決算書（平成29年度～令和5年度）

5. デマンド型交通*

1) 営業区域

デマンド型交通*「チョイソコあきる野」は、本市の公共交通空白地域*における市民の移動支援と生活の質の向上等を目的に運行する、会員登録制の予約型乗合タクシーです。

令和4年（2022年）3月から令和7年（2025年）3月までの3年間、網代、引田・湊上・代継、野辺・小川、草花の各地域を対象とした実証実験を順次実施し、一定の効果が認められたことから、令和7年（2025年）4月1日から、同地域において本格運行を実施しています。

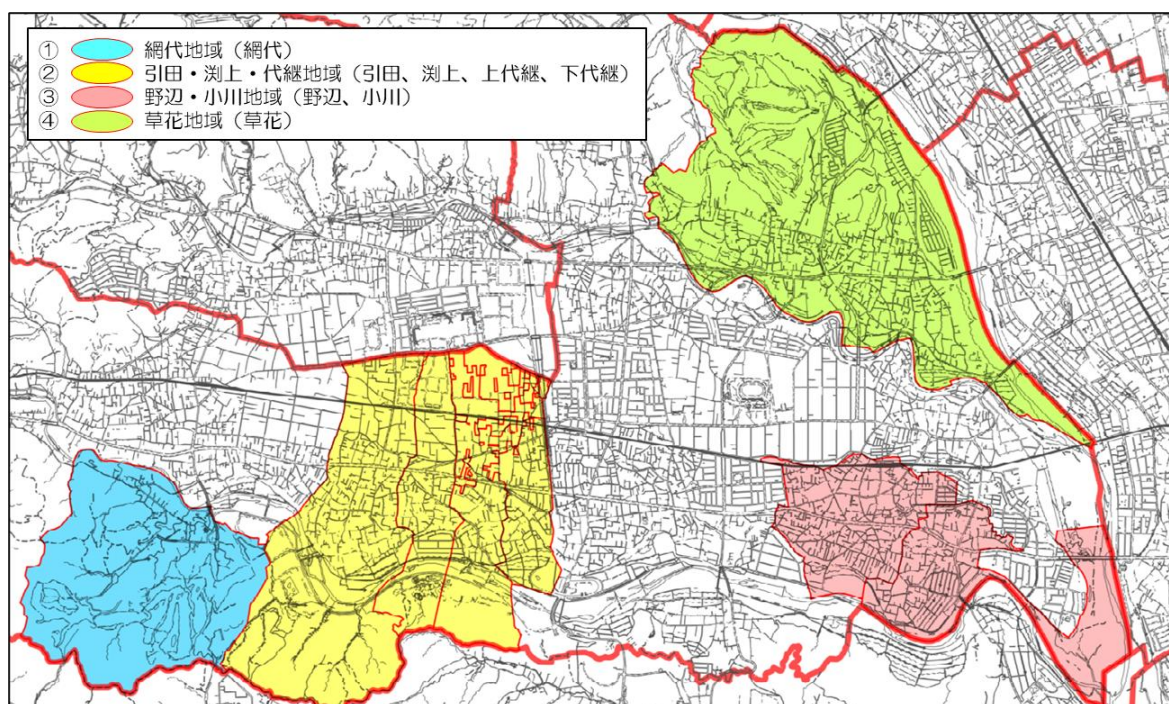


図 2-42 デマンド型交通*「チョイソコあきる野」営業区域（令和7年4月現在）



図 2-43 デマンド型交通*「チョイソコあきる野」車両

2) 事業・運行概要

デマンド型交通*「チョイソコあきる野」は、平日の午前8時から午後6時まで、利用者の予約状況に応じて運行しています。

利用者は、事前に会員登録し、電話またはインターネットから予約を行い、予約時に指定した停留所で乗降します。

停留所は、住宅地停留所と目的地停留所に区分されており、公共交通空白地域*の移動の支援を目的としていることから、住宅地停留所と目的地停留所の相互間の移動にのみ利用できます。

表 2-4 デマンド型交通*「チョイソコあきる野」事業・運行概要（令和7年4月現在）

項 目	内 容
運行の態様	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
営業区域	① 網代地域（あきる野市網代） ② 引田・洺上・代継地域（あきる野市引田、洺上、上代継及び下代継） ③ 野辺・小川地域（あきる野市野辺及び小川） ④ 草花地域（あきる野市草花）
運送の区間	各営業区域で設定する乗降地点間 （出発地が各営業区域の住宅地停留所で到着地がその区域で指定された目的地停留所 又は、出発地が各営業区域で指定された目的地停留所で到着地がその区域の住宅地停留所）
運行開始日	令和7年4月1日（火曜日）
対象者 （利用が可能な方）	① 以下の地域に住所を有する小学生以上で、会員登録した方 網代、引田、洺上、上代継、下代継、野辺、小川、草花 ② 自身で（又は保護者や介助者の補助により）予約連絡、停留所への移動、車両の乗降ができる方
運行日	平日（土日祝日及び年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く。）
運行時間	午前8時から午後6時まで（10時間） ※ 発着時刻：上記の時間内で旅客の予約に応じた時刻
予約方法及び受付時間	① 電話：平日午前7時30分から午後5時30分まで ② インターネット及びスマートフォン：24時間受付
運賃 （協議済み）	1人1乗車当たり300円 ※ 未就学児は無料、障がい者及び介助者（1人まで）は半額
運送事業者	横川観光株式会社
使用車両	トヨタハイエースワゴン（運転手を除く定員8人）1台
停留所の区分	住宅地停留所 営業区域内の主に公共交通優先検討区域内の住宅地（町内会館、町内会掲示板、個人宅など）に設置
	目的地停留所 営業区域内外の買い物施設、医療機関、公共施設、駅・バス停、金融機関・郵便局などに設置
移動方法	① 出発地が 住宅地停留所 ⇒ 到着地は 目的地停留所 ② 出発地が 目的地停留所 ⇒ 到着地は 住宅地停留所 ※ 住宅地停留所 ⇒ 住宅地停留所 、 目的地停留所 ⇒ 目的地停留所 の移動は不可



6. タクシー

1) タクシーの営業所の位置

市内には2つのタクシー営業所が位置しています。

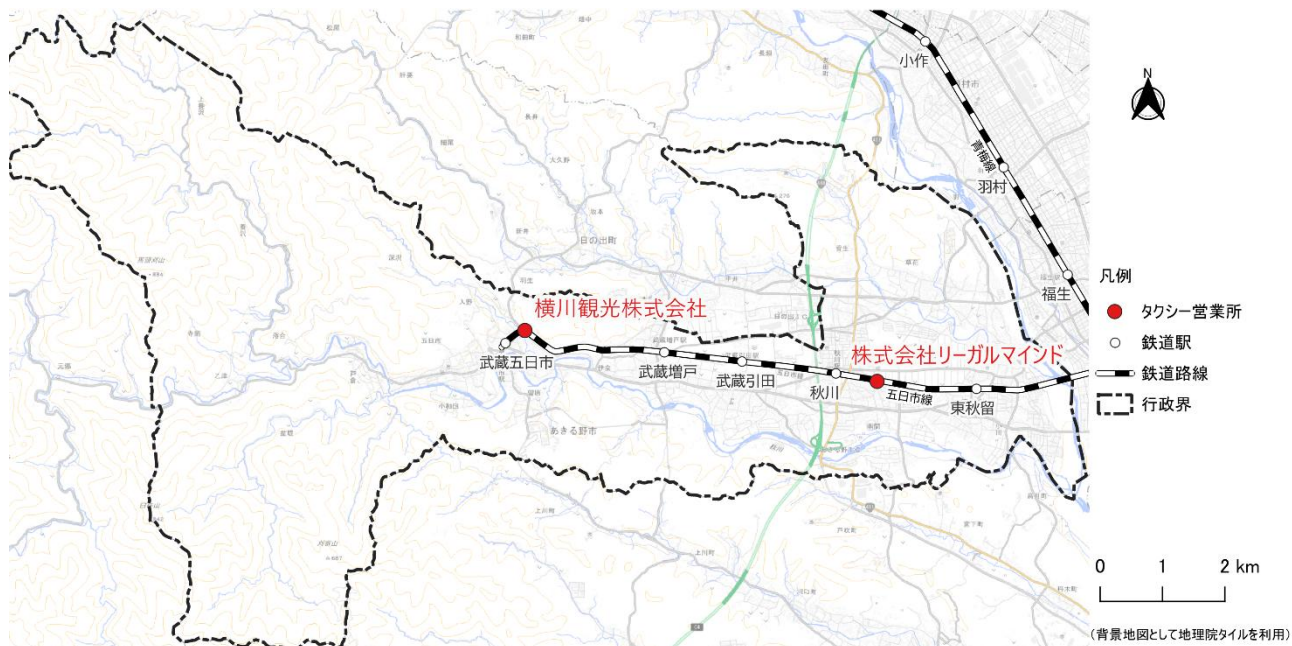


図 2-44 市内のタクシー営業所の位置（令和7年4月現在）

7. 地域の多様な輸送資源

1) レンタサイクル等（観光二次交通）

令和5年（2023年）7月の改正道路交通法施行に伴い、免許不要・ヘルメット努力義務の「特定小型原付」という区分が設定されたことで、電動自転車や電動キックボード（20km/h以下で走行）が急速に普及しています。

こうした社会潮流の変化もあり、本市にはこれまで武蔵五日市駅前にレンタサイクルがあるのみでしたが（表中①）、令和5年10月から12月まで、武蔵五日市駅周辺における「沿線まるごとモビリティツーリズム」実証の一環として、電動キックボード「LUUP」シェアリングサービスが行われました（表中②）。

また、これとは別に、同10月26日からは、武蔵五日市駅前のカフェにおいて電動キックボードのレンタルも行われています（表中③）。

表 2-5 武蔵五日市駅前ににおけるレンタサイクル等の実施状況（令和7年4月現在）

	事業名	実施主体	概要	料金	備考
①	東京溪谷サイクリング	東京裏山ワンダーランド（東京裏山ベース）	武蔵五日市駅前、瀬音の湯付近の2か所にポート設置	330円/30分、上限3,500円/日 1日パス：3,500円/日	アプリから会員登録した場合の料金（非会員は1日パス：3,900円/日）
②	「沿線まるごとモビリティツーリズム」の実証	鉄道横断型社会実装コンソーシアム JTOS	特定小型原付6台（1ポート）シェアリング、24時間営業	60分ごとに900円 ※有料（500円）で事前予約可能	2023/10/18～12/2
③	電動キックボード貸出	do-mo factory blan.co	特定小型原付、一般原付レンタル、11:00～17:00	3時間：4,500円、6時間：9,000円 ※電動キックボードレンタル、ヘルメット、自賠責、任意保険料込、税別	外国人の方のみの場合、ガイドツアー形式



図 2-45 武蔵五日市駅前ポートの状況（左：①・②、右：③）

2) 移送サービス（福祉有償運送*）

あきる野市社会福祉協議会ケアセンターでは、移動が困難で、公共交通機関等を利用できない高齢者、障がい者などを対象に、市民の協力を得て病院への送迎サービスを実施しています。

<移送サービスの概要>

○対象者

- ・あきる野市社会福祉協議会の会員で、高齢、身体の障がい、疾病などにより移動が困難で、公共交通機関等を利用できず、送迎の援助を必要とする方

○利用時間

- ・平日 9:00～17:00

○利用料

- ・1,000 円（30 分～1 時間）
- ・以降、30 分につき 500 円加算



図 2-46 移送サービスの車両

出典：あきる野市社会福祉協議会ホームページ

3) 送迎バス等

◆ 通年運行

市内を通年で運行している送迎バスは、主に病院やゴルフ場などの施設送迎バスがあります。

また、私立学校（市外を含む）や特別支援学校、遠距離通学支援、スイミングスクールのスクールバスも運行されています。

なお、図中の送迎バスが運行されている学校等の施設と居住地のアクセス状況等により、一般の路線バスを利用する方も見られます。

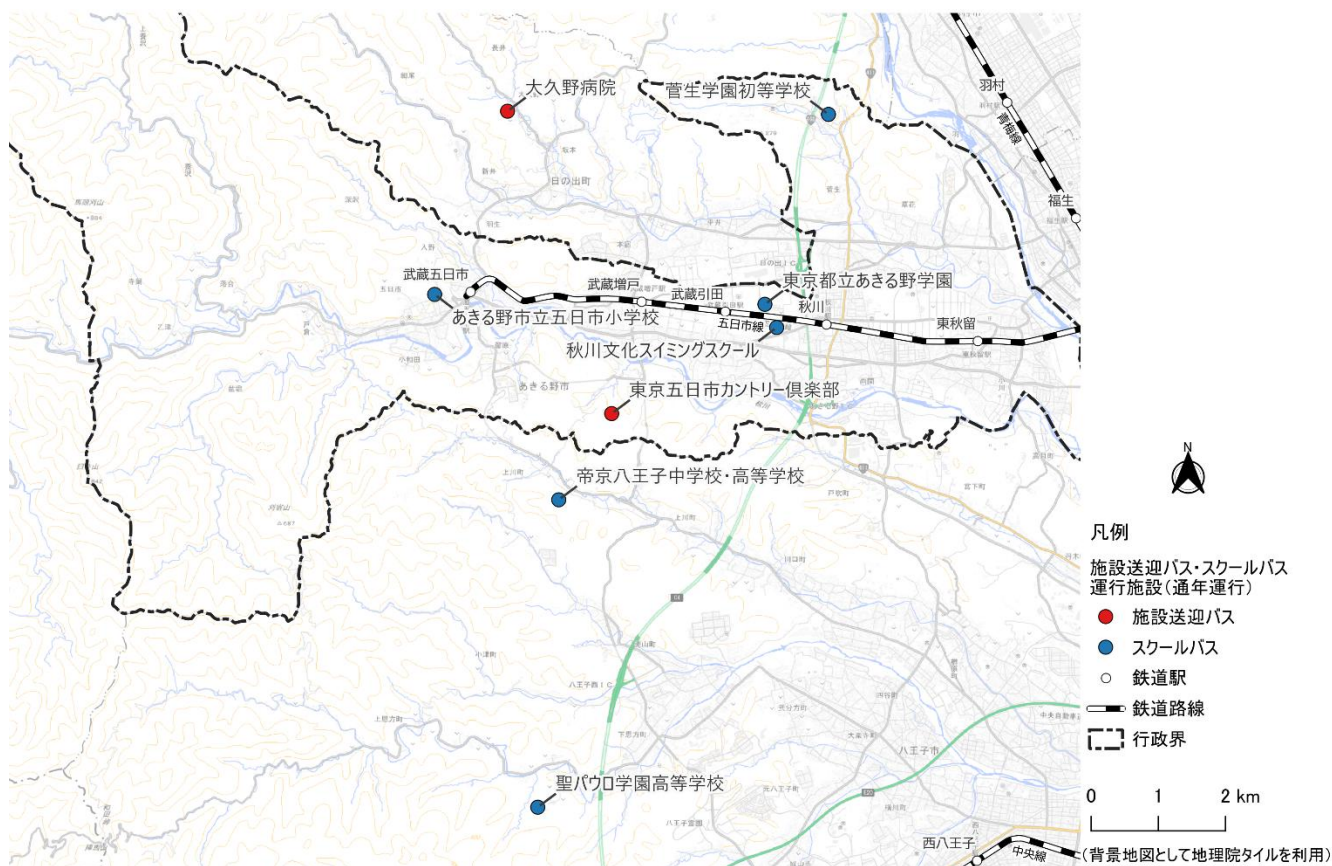


図 2-47 各施設の立地状況（通年運行）

資料：各施設・学校ホームページ（令和7年4月現在）

表 2-6 主な施設送迎バス、スクールバス（通年運行）

	区分	施設名	概要
1	施設送迎バス	大久野病院	・日の出町に立地する病院（リハビリテーションが中心）が送迎バスを運行 ・武蔵五日市駅～病院間を運行 ・11本／日運行（片道約10分） ・運行時間は8:30～17:15
2		東京五日市カントリー倶楽部	・あきる野市網代に立地するゴルフ場が送迎バスを運行 ・武蔵増戸駅～ゴルフ場間を運行 ・平日は12本／日、休日は13本／日運行 ・運行時間は7:05～16:50（平日）、7:00～17:10（休日）
3	スクールバス	秋川文化スイミングスクール	・あきる野市上代継に立地するスイミングスクールがスクールバスを運行 ・曜日により、運行コースが異なる
4		菅生学園初等学校	・あきる野市菅生に立地する私立学校がスクールバスを運行 ・4つの運行コース（青梅、昭島・拝島、八王子、みなみ野・高尾）のうち、みなみ野・高尾コースが秋川駅を経由 ※東海大学菅生高等学校及び同中等部もスクールバスを運行しているが、八王子駅～学校間直通のみであり、あきる野市内には停車しない。
5		東京都立あきる野学園	・あきる野市上代継に立地する特別支援学校がスクールバスを運行 ・知的障害教育部門高等部以外の生徒が利用可能（運行コース等は不明）
6		あきる野市立五日市小学校	・小宮地区の児童の通学支援のため、市が委託によりスクールバスを運行（五日市小学校～小宮地区（乙津、養沢）間）
7		帝京八王子中学校・高等学校	・八王子市上川町に位置する私立学校がスクールバスを運行 ・3つの運転コース（箱根ヶ崎・羽村・秋川、西八王子・高尾・川原宿、八王子駅南口・平岡町・檜原町）のうち、箱根ヶ崎・羽村・秋川コース（箱根ヶ崎駅～羽村駅～秋川駅～山田会館～学校）のうち下線部があきる野市内に立地
8		聖パウロ学園高等学校	・八王子市下恩方町に位置する私立学校がスクールバスを運行 ・2つの運行コース（高尾、秋川）のうち秋川コースが秋川駅発着

資料：各施設・学校ホームページ

※本ページの表 2-6、及び次ページの表 2-7に示す送迎バス等は、運賃収受の有無や運行事業者の違いなどにより、白ナンバーまたは緑ナンバーで運行されている。

白ナンバー：自家用自動車で行う送迎バス等。無償運送の場合は、道路運送法における許可又は登録を要しない。

既存の運送事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に限り、有償運送を認める。

緑ナンバー：事業用自動車で行う送迎バス等。運輸局から営業許可を取得し、有償運送が可能。

◆ 期間限定運行

市内を期間限定で運行している送迎バスは、懐石料理店への送迎バスや、観光シーズンに合わせた観光シャトルバスがあります。

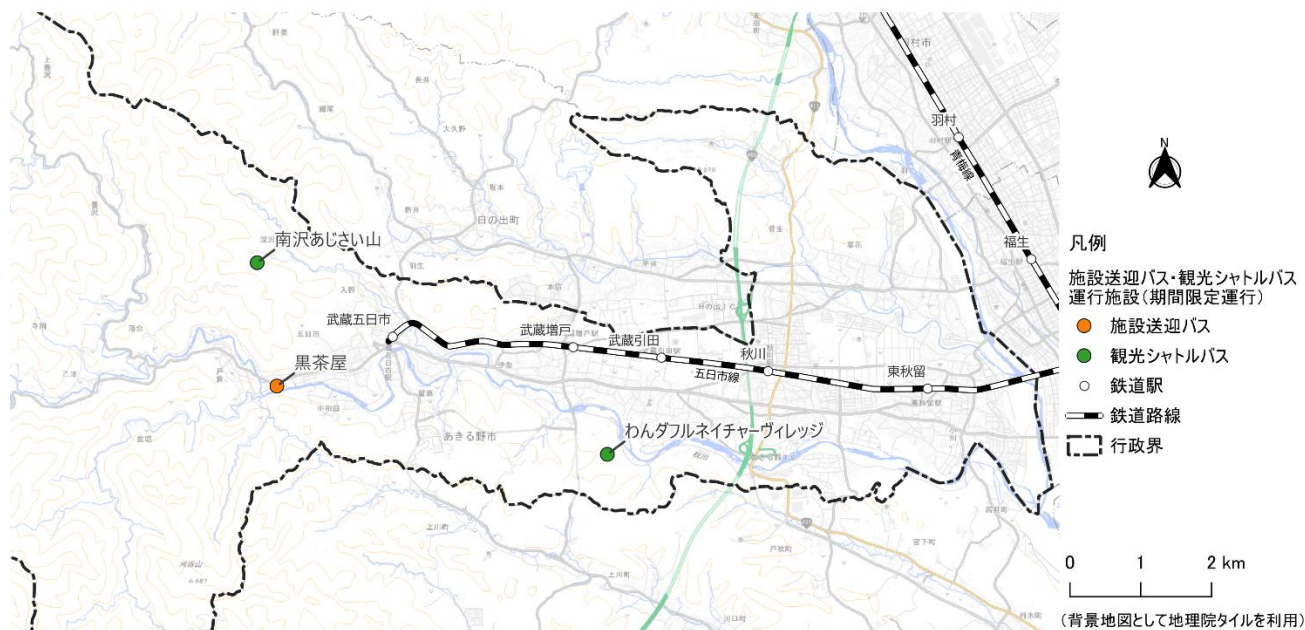


図 2-48 各施設の立地状況（期間限定運行）

資料：黒茶屋、南沢あじさい山、秋川溪谷あじさいまつり各ホームページ

表 2-7 主な施設送迎バス、観光シャトルバス（期間限定運行）

	区分	運行主体	概要
1	施設送迎バス	黒茶屋	・あきる野市小中野に立地する懐石料理店が送迎バスを運行 ・ゴールデンウィークの土日祝日や夏期限定で、武蔵五日市駅～店舗間の無料シャトルバスを運行（令和6年実績） ・運行時間はGWでは10:30～16:00、夏期では10:30～16:00（平日）・17:00（土日祝日）
2	観光シャトルバス	南沢あじさい山運営委員会	・あじさいの開花シーズン中、武蔵五日市駅～南沢あじさい山間の「南沢あじさい山シャトルバス」を運行 ・6月14日～6月30日の期間限定運行（令和6年実績） ・運行時間は9:00～16:45で1日15往復（令和6年実績） ・料金は令和元年が片道250円、令和4年、5年、6年が片道300円（令和2年、3年は中止）
3		秋川溪谷あじさいまつり実行委員会	・「秋川溪谷あじさいまつり」の開催期間中、わんだフルネイチャーヴィレッジ～南沢あじさい山間のシャトルバスを運行 ・令和6年は6月22日、23日の2日間運行 ・運行時間は10:00～16:20で1日5往復（令和6年実績） ・各便乗車定員13名 ・シャトルツアーバスチケット2,500円（2大あじさいスポット入山・入園料+バス乗車料込）

資料：黒茶屋、南沢あじさい山、秋川溪谷あじさいまつり各ホームページ

第5節 公共交通に対する市民の意識とニーズ

1. 市民の意識とニーズについて

公共交通に対する市民の意識やニーズを、令和3年度に実施した「あきる野市の公共交通に関する市民アンケート調査」（以下「R3 調査」という。）と令和6年度に実施した「市民アンケート調査」（以下「R6 調査」という。）の結果から整理します。

2. 公共交通の総合的な満足度・重要度

市で実施している施策について、それぞれの満足度と重要度※を見ると、「公共交通（公共交通体系の整備）」の重要度は、市の施策の中でも非常に高いですが、満足度は最も低くなっています。（R6 調査）

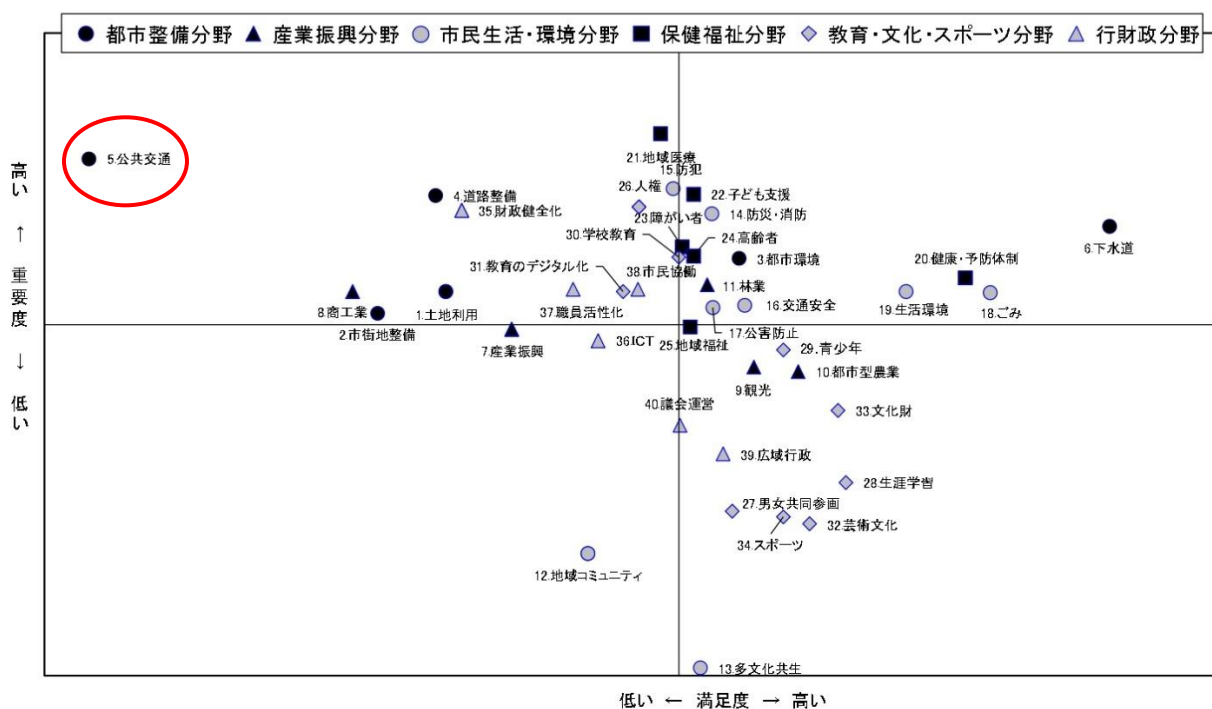


図 2-49 市の施策の満足度と重要度

※市で実施している40の施策について、それぞれの満足度と重要度を5段階（1～5）で評価しています。施策の評価結果のうち、「わからない」と「無回答」を除く、各施策の結果を数値化し、平均点を50点とした標準得点（偏差値）を算出して、ある施策の得点（評価結果）が全体の施策の中でどこに位置するかを示しています。

3. あきる野市に住み続けたくない主な理由

市外に移り住みたいと考えている人の理由として、「交通の便が良くないため」(76.3%)が最も多いです。(R6 調査)

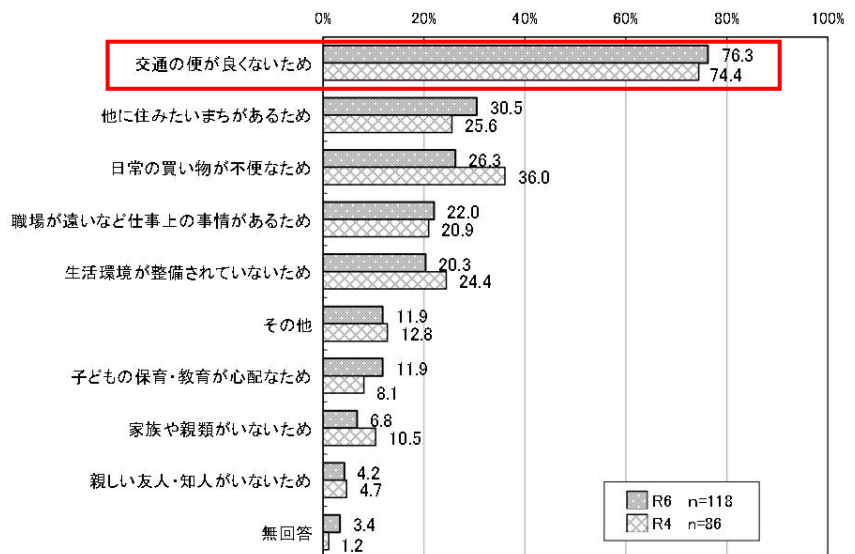


図 2-50 あきる野市に住み続けたくない主な理由（3つまで回答）

4. あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか

「あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか」という問いに対して、「交通が便利なまち」が40.3%と最も多い回答です。

2年前（R4）の同調査では「保健・医療の充実したまち」「緑と水が豊かなまち」「災害に強く安全に住めるまち」に次いで「交通が便利なまち」は4番目に多い回答でしたが、R6 調査ではいずれも上回り、交通の利便性に対するニーズの高まりが示された結果となりました。

そのほか「高齢者や障がい者にやさしい福祉のまち」「子どもを育てるのに適したまち」「若者が定住したくなるまち」などの回答も多いです。(R6 調査)

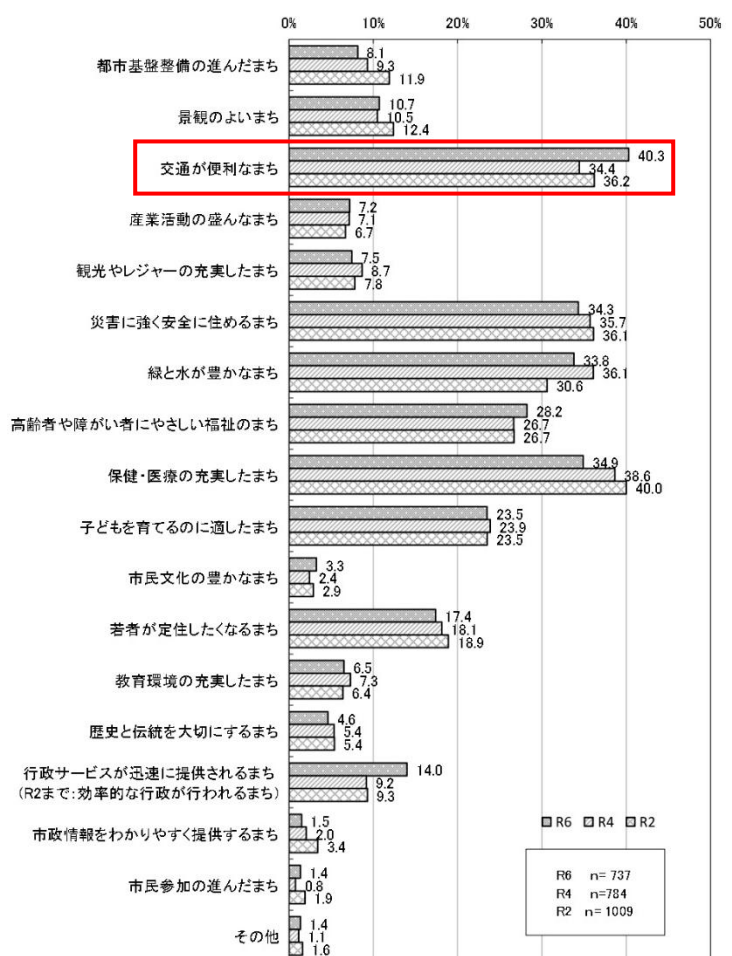


図 2-51 あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか（3つまで回答）

5. 公共交通の利便性の評価

J R五日市線は「定時性」について、るのバスは「運賃」について満足している利用者が多いです。一方、いずれの公共交通も「便数」について不満を持っている利用者が、他の項目と比べて多くなっています。(R3 調査)

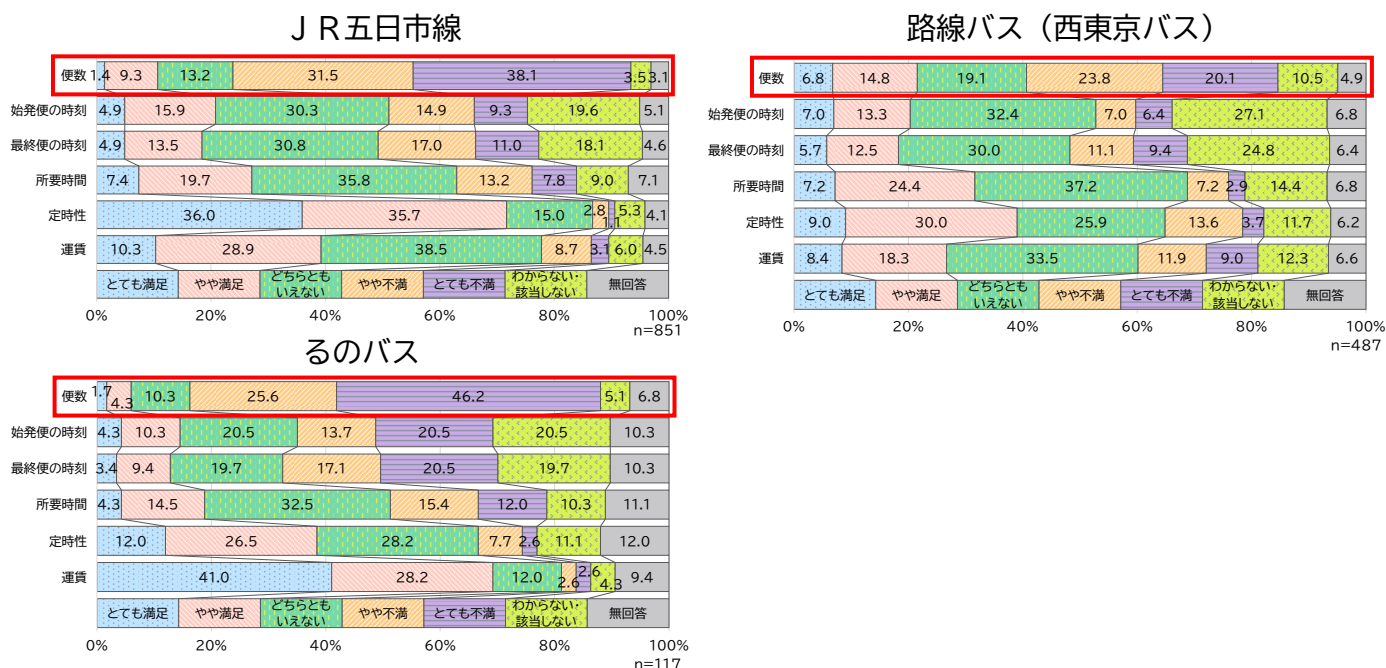


図 2-5 2 公共交通の利便性の評価

6. 公共交通の最低限必要な運行頻度

最低限必要な運行頻度として、るのバスは「1 時間に 1 本程度」(約 46%) が最も多く、次いで「30 分に 1 本程度」(約 39%) が多いです。

また、小型車両による定時定路線型交通についても、「1 時間に 1 本程度」(約 46%) が最も多く、次いで「30 分に 1 本程度」(約 39%) が多いです。

定時定路線で運行する交通手段に対しては、1 時間に 1 本程度以上の運行が求められていることがうかがえます。(R3 調査)

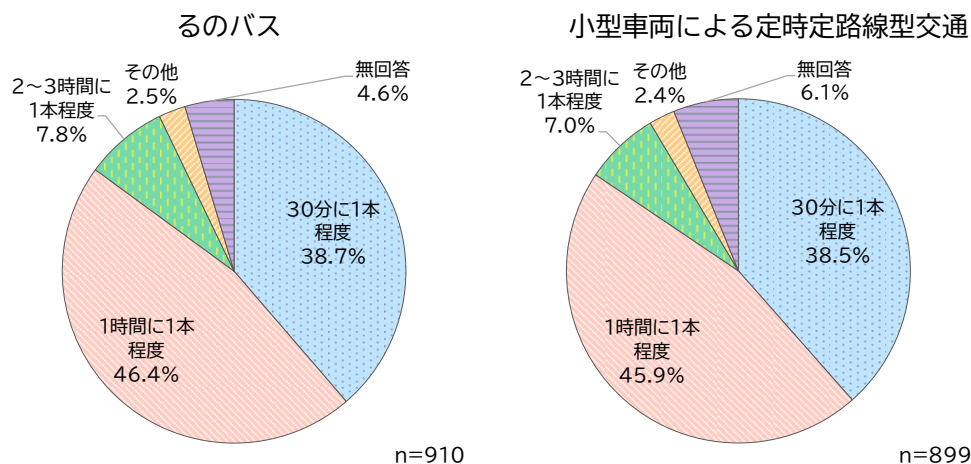


図 2-5 3 最低限必要な運行頻度

第6節 公共交通に関わるこれまでの取組

1. 公共交通空白地域*への対応

1) 公共交通空白地域*の分布状況

市内の多くは公共交通空白地域*となっており、市西部の山間部だけでなく、住宅が多く立地する草花、野辺・小川、引田・淵上・代継、網代、入野・深沢などの一部においても公共交通空白地域*が存在しています。

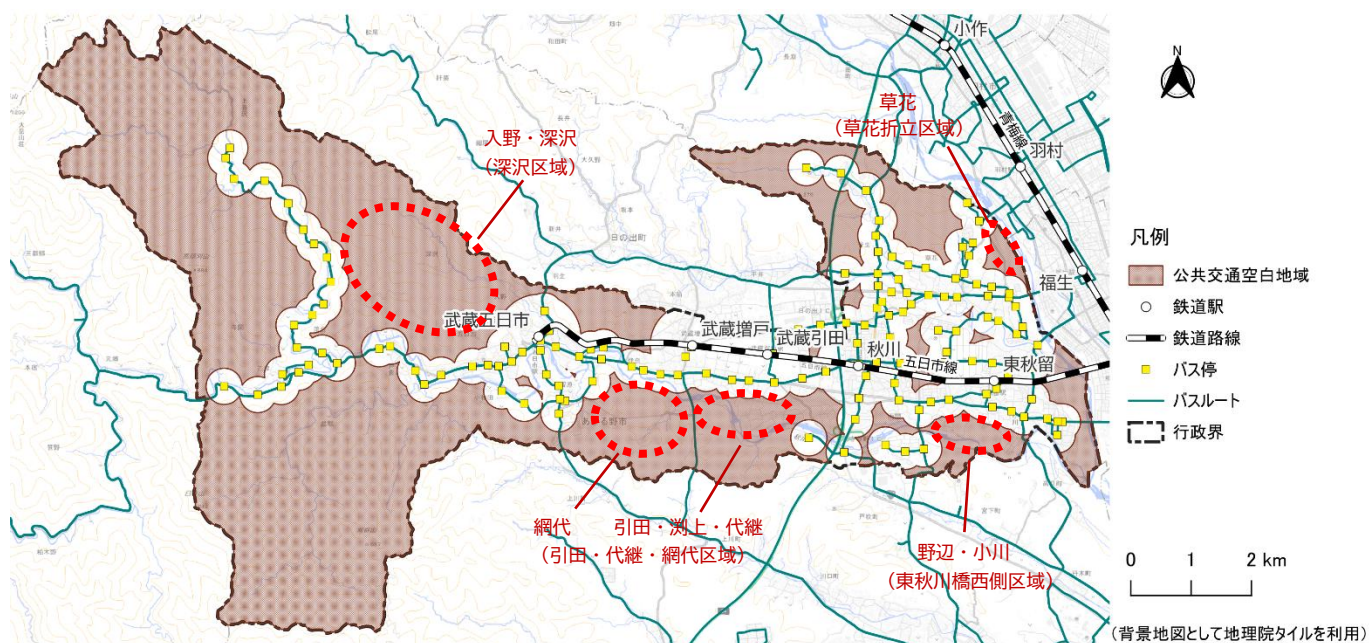


図 2-5 4 公共交通空白地域*の状況※（令和7年4月現在）

資料：国土数値情報（鉄道、バスルート、バス停留所）

※鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏を除く地域を公共交通空白地域*として抽出しています。また、図 2-5 4 中の赤い丸の点線は、公共交通優先検討区域のおおよその位置を示しています。なお、図中の赤文字で示す地名は、公共交通優先検討区域が存在する区域のことを指していますが、必ずしも大字全域を公共交通優先検討区域と定義するものではありません。

2) 公共交通空白地域*対策等の実施状況

◆ 公共交通空白地域*対策等（実証実験）の実施経緯

優先検討区域
の位置付け

「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）の中で、公共交通空白地域*のうち、一定の範囲を有し、住宅が存在する深沢区域、引田・代継・網代区域、草花折立区域、東秋川橋西側区域の4区域は、「公共交通優先検討区域」と位置付けられ、優先的に対策を検討することとされました。

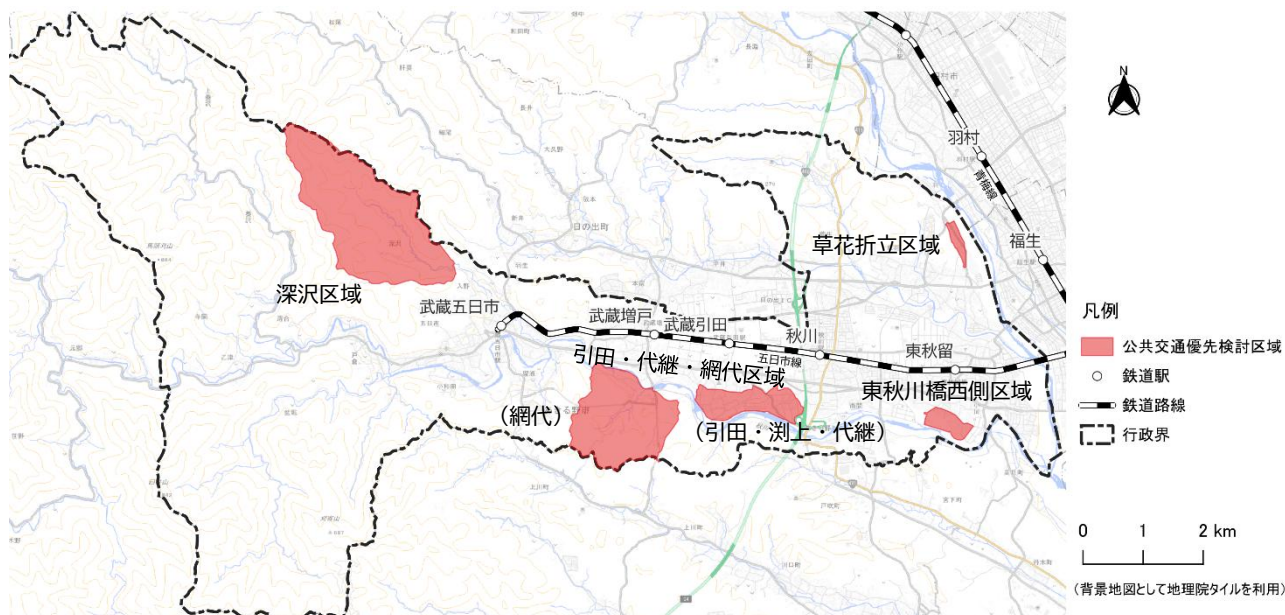


図 2-55 公共交通優先検討区域

ワークショップ
の開催

また、市内6地域（小宮・戸倉、五日市、菅生・草花、東秋留、秋川、増戸・引田）を対象としたワークショップを開催し、地域ごとの公共交通の利用状況や交通面の課題などについて、実態を伺うとともに、今後の公共交通の将来像等について意見をいただきました。

委員会設置

平成29年度末には新たに「あきる野市公共交通検討委員会」を設置し、本市における持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通の課題の解消に資する施策についての検討が始まりました。

ワークショップ
の開催

平成30年度（2018年度）には、4区域5地域*の公共交通優先検討区域において、それぞれ4回のワークショップを開催するとともに、区域内にお住まいの方を対象としたアンケート調査を実施し、それぞれの区域において望ましい公共交通のあり方を検討しました。

※引田・代継・網代区域については秋川で分断され、地域的連続性・一体性に乏しいことから、引田・淵上・代継地域と網代地域とに分けてワークショップの開催や検討を実施

本格運行への移行
実証実験の実施

令和元年度（2019年度）以降、地域特性やニーズに応じた公共交通の実証実験を実施しました。これらの結果を踏まえ、令和7年度（2025年度）より各区域で本格運行が開始されています。

表 2-8 実証実験の実施メニュー

	メニュー	対象区域	実施期間
1	タクシー利用補助	深沢区域	令和元年8月～令和2年1月
2	小型車両による定時 定路線型交通	草花折立区域	令和2年9月～令和3年8月
3	デマンド型交通*	引田・代継・網代区域	令和4年3月～令和7年3月
		東秋川橋西側区域	令和5年4月～令和7年3月
		草花折立区域	令和5年10月～令和7年3月

一方、るのバスについては、平成12年（2000年）10月の運行開始以降、1台で運行していましたが、増発・増便及び路線の拡大を望む声が多く寄せられていました。令和4年（2022年）3月以降、2台体制で現行の各ルートを増発・増便する実証実験を実施し、令和7年（2025年）4月より本格運行へ移行しました。

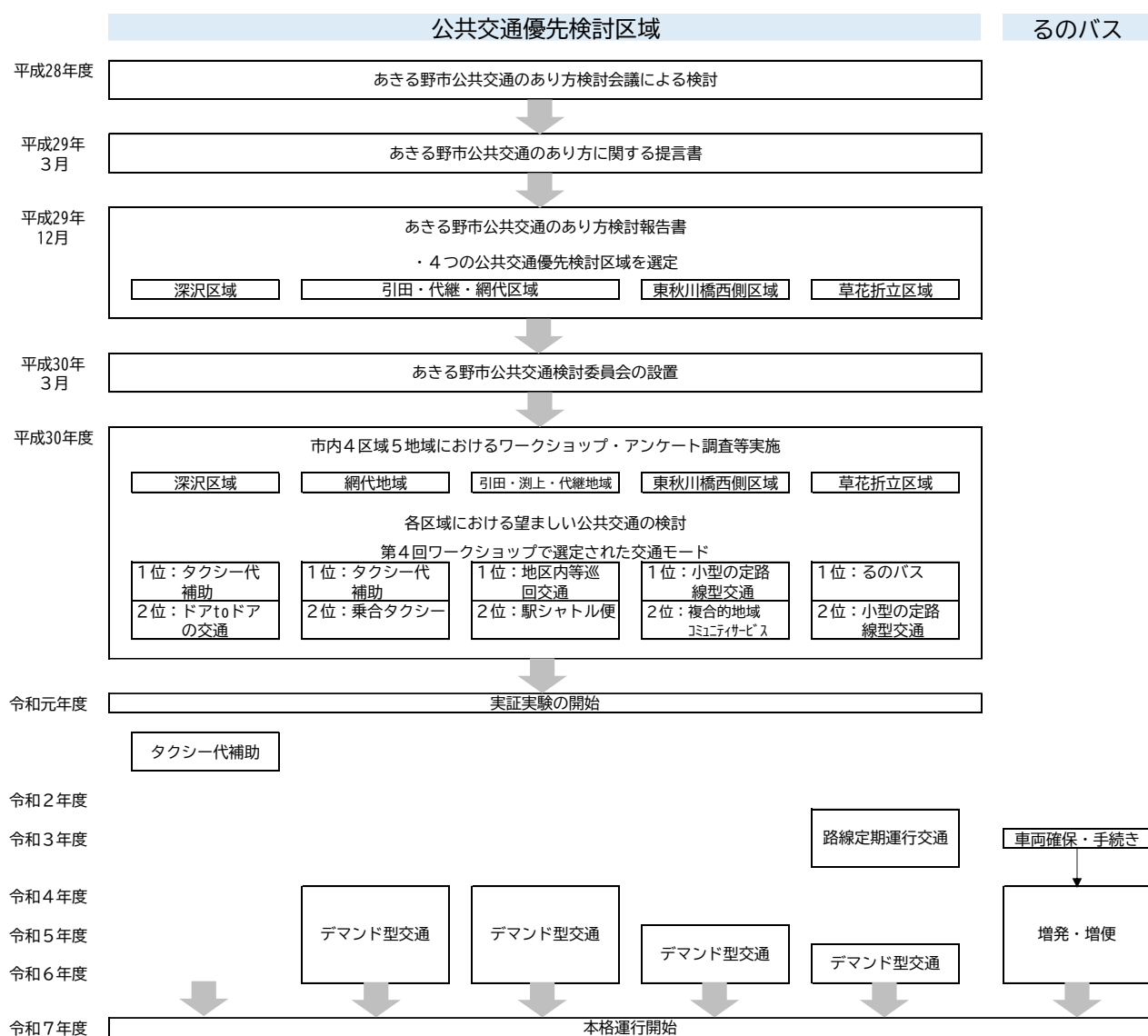


図 2-56 公共交通空白地域*対策等（実証実験）の実施経緯

◆ 盆堀地域交通対策事業

小宮・戸倉地域の盆堀地区には公共交通手段が存在しておらず、小学校の閉校などをきっかけに、平成25年（2013年）3月から令和7年（2025年）2月まで「盆堀地域交通対策事業」として「Bon Bori Go!」（以下「盆堀号」という。）の運行を実施していました。

盆堀号は、市が用意した車両を地域住民が主体となって運行する無償の自家用バスサービスで、高齢者の外出や子どもの遠距離通学などに利用されていました。

市と市民の協働による新しい交通サービスとして運行していましたが、運転手の高齢化や新たな運転手の確保等が課題となり、令和7年2月末で盆堀号の運行を終了し、同年4月からは「盆堀地域・深沢地域公共交通対策事業」として、タクシー利用助成を実施しています。

<盆堀号の概要>

- ・ 運行：平日3便（無料）
- ・ 区間：盆堀地区最奥部から路線バス停留所までの区間を運行
- ・ 車両（7人乗りワゴン車）：市がリース費負担で用意
- ・ 燃料費：市の予算で負担
- ・ 管理：盆堀地区（盆堀地区会館の駐車場に駐車）
- ・ 運転手：盆堀地区の住民（市の会計年度任用職員として雇用）
- ・ 運行計画：地域住民が作成、市と地域が協議し、決定



図 2-57 盆堀号の車両

3) 公共交通空白地域*対策等に対する意見の把握

◆ 調査概要

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、実証実験対象区域にお住まいの方へアンケート調査を実施しました。

表 2-9 実証実験の実施メニューとアンケート調査期間

No.	実証実験メニュー	対象区域	実証実験の実施期間	アンケート調査期間
1	タクシー利用補助	深沢区域	令和元年8月～令和2年1月	令和2年1月30日発送 令和2年2月10日投函締切
2	小型車両による定時定路線型交通	草花折立区域	令和2年9月～令和3年8月	令和3年9月2日発送 令和3年9月21日投函締切
3	デマンド型交通*	引田・代継・網代区域	令和4年3月～令和7年3月	令和5年12月13日発送 令和5年12月25日投函締切
		東秋川橋西側区域	令和5年4月～令和7年3月	
		草花折立区域	令和5年10月～令和7年3月	令和6年1月10日発送 令和6年1月29日投函締切

各実証実験のアンケート調査結果から「①実証実験を利用しなかった理由」「②実証実験の有効性」「③今後の改善点」に関する主要な意見を抜粋し、表 2-10～表 2-12 に示します。

※各調査の概要については、資料編に掲載しています。

表 2-10 アンケート調査の主な意見（タクシー利用補助）

No.	項目	主な意見
①	補助券を使わなかった理由	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、次点は「タクシーを呼ぶのが面倒だから」、以下同率で「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」という意見が見られます。
②	タクシー利用補助の有効性	回答者の42.1%の方が『効果がある※ ¹ 』と答えた一方で『効果がない※ ² 』と答えた回答者は18.4%と、効果有無の比は約2：1となっています。効果の有無や補助券利用の有無を問わず、現状の改善よりも将来に対する不安や期待についての意見が多く挙がっています。 ※1：「とてもそう思う」と「ややそう思う」の回答の計 ※2：「あまり思わない」と「まったく思わない」の回答の計
③	今後の改善点	最も要望が多かったのは「1回の利用で複数枚利用できるようにしてほしい」で、次点は「補助回数を増やしてほしい」「補助金額を上げてほしい」が同率となっています。

表 2-1 1 アンケート調査の主な意見（小型車両による定時定路線型交通）

No.	項目	主な意見
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	「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」「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」など、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する回答が見られます。「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」「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」など、新型コロナウイルスの影響で利用を控えた人も見られます。
②	定時定路線型交通の有効性	「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」といった高齢者にとっての有効性や、地域課題の解決を理由とした意見が見られます。
③	今後の改善点	「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」などの意見が見られます。経路の見直しについては、新規経路や経由地などの要望のほか、両方向への運行の実施や乗り継ぎ利便性の向上などについての意見が見られます。

表 2-1 2 アンケート調査の主な意見（デマンド型交通*）

No.	項目	主な意見
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	「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、ほかの移動手段でまかなえるという回答が見られる一方で、「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ったから」といった、将来的には必要となることを想定している回答も見られます。
②	デマンド型交通*の有効性	「免許を返納したから、自家用車を持っていないから」「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見られます。
③	今後の改善点	「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。

2. 公共交通の利用促進、PR

1) 公共交通のPR、会員登録の電子化

「るのバス」及びデマンド型交通*「チョイソコあきる野」の取組について、市ホームページへの掲載や、市役所内の広告モニターへの放映を行っています。

また、令和6年（2024年）6月からは、「チョイソコあきる野」の会員登録について、従来の郵送受付に加えてインターネット受付を開始しました。インターネットから申し込むことで、会員証の発行を待たずに会員登録完了後の即時利用※が可能となりました。

※インターネット会員登録の場合、登録完了後に届く受付完了メールを会員証として代用することが可能

図 2-58 るのバス増発・増便、チョイソコに関するお知らせ（実証実験時）

2) EV*バス（電気バス）出発式、体験試乗会の開催

◆ 路線バス（西東京バス）の出発式

西東京バスは、東京都内における乗合路線バスとしては初となる大型EV*路線バスを令和5年3月に導入しました。これを受けて、大型EV*路線バスの出発式が市内にて開催されました。

◆ るのバスの出発式、体験試乗会

令和6年3月には、るのバスの新たな車両としてEV*バスが導入されました。これを受けて、EV*バスの出発式及び市民の方に実際に乗車していただく体験試乗会を開催しました。



図 2-59 「るのバス」EV*バス出発式の様子