

# あきる野市公共交通のあり方検討報告書

平成 29（2017）年 12 月

あきる野市

※ 本報告書は、市民の生活に必要な交通手段の確保と公共交通の利便性の向上に向け、あきる野市公共交通のあり方検討会議の内容や同会議から提出された提言書、市内6地域において開催したワークショップで寄せられた意見から、本市の公共交通のあり方について検討した結果や今後の取組の方向性についてまとめたものです。

※ この報告書の中での年号は、原則として西暦（和暦）にて表示をしています。ただし、国内と国外の動きを比較する場合や、国外の動きや将来の事柄を示す場合には西暦のみを、また、グラフ等では見やすさを考慮して、西暦又は和暦のみを表示している場合があります。

※ 図等において、「出典」と記されているものは、既存の文献から資料を引用したものです。また、「資料」と記されているものは、資料として記された文献から、図等を作成したことを示すものです。

※ 専門的な用語は、用語の後に「\*」を追記しています。ただし、出典元の図など、加工ができないものは、「\*」を追記していないものがあります。専門的な用語は、用語集にて解説を加えています。

※ 本報告書に掲載する図等（提言書に付随するものを除く）は、「あきる野市公共交通のあり方検討会議」で用いられた図等を整え、更に見やすいものとしています。また、バス路線図等は、2016（平成28）年4月現在ものです。

## 目 次

|  |     |
|--|-----|
| 1. 検討の概要.....                          | 1   |
| 1.1. 検討の目的.....                        | 1   |
| 1.2. 検討のフロー.....                       | 2   |
| 2. 公共交通を取り巻く現状考察.....                  | 3   |
| 2.1. 人口に関する動向.....                     | 3   |
| 2.2. 鉄道に関する動向.....                     | 17  |
| 2.3. あきる野市におけるバス路線の状況.....             | 27  |
| 3. 平成27年度市民意識調査の分析.....                | 53  |
| 3.1. 地域別の市民の移動.....                    | 53  |
| 3.2. 地域別公共交通の利用状況.....                 | 55  |
| 3.3. 地域別公共交通の利用意向.....                 | 56  |
| 3.4. 各指標における許容水準.....                  | 57  |
| 3.5. 地区別許容水準の達成割合.....                 | 58  |
| 3.6. 利用者が感じる公共交通不便地域の整理.....           | 59  |
| 4. ワークショップによる市民が感じる公共交通の実態.....        | 61  |
| 4.1. ワークショップ実施概要.....                  | 61  |
| 4.2. ワークショップ実施結果.....                  | 62  |
| 5. あきる野市における公共交通の課題.....               | 65  |
| 5.1. 地域別の課題.....                       | 65  |
| 5.2. 公共交通の課題.....                      | 77  |
| 6. 公共交通利用促進・公共交通不便地域解消に向けた取組事例の整理..... | 95  |
| 6.1. 首都圏他地域での取組事例の整理.....              | 95  |
| 6.2. あきる野市における公共交通空白地域での取組.....        | 101 |
| 7. 先端技術の活用可能性の検討.....                  | 102 |
| 7.1. 自動運転*に関する技術開発動向.....              | 102 |
| 7.2. 先端要素技術の自動運転*等への活用可能性.....         | 106 |
| 8. 公共交通ネットワークパターンの検討.....              | 113 |
| 8.1. あきる野市の交通特性の整理.....                | 113 |
| 8.2. 交通機能を満たしたネットワークの想定.....           | 116 |
| 9. あきる野市における公共交通のあり方の検討.....           | 129 |
| 9.1. あきる野市の公共交通機関に関する今後の方向性.....       | 130 |
| 9.2. 周辺市町村と連絡する基幹的な公共交通の機能確保.....      | 133 |
| 9.3. 市内の基幹的な公共交通の機能確保.....             | 135 |
| 9.4. 市内の公共交通空白地域への対応.....              | 137 |
| 9.5. 公共交通事業者に期待する対応.....               | 151 |
| 9.6. あきる野市の公共交通の現状と取組の方向性.....         | 155 |
| 10. あきる野市公共交通のあり方検討会議.....             | 157 |
| 10.1. 会議の概要.....                       | 157 |
| 10.2. あきる野市公共交通のあり方に関する提言書.....        | 160 |
| 11. 今後の取組について.....                     | 205 |
| 11.1. 短期的取組（公共交通空白地域の解消）.....          | 205 |
| 11.2. 中長期的取組（需要の確保に向けた取組）.....         | 207 |
| 11.3. 新たな組織の設置.....                    | 208 |
| 12. 用語集.....                           | 209 |



## 1. 検討の概要

### 1.1. 検討の目的

あきる野市の総人口は、2015（平成 27）年国勢調査において、2010（平成 22）年（前回の国勢調査）と比べると微増であったものの、ここ数年で既に減少に転じていること、また、周辺市町村の総人口も減少に転じていること、国の推計において将来人口の減少が予測されていることから、今後も更に減少が続いていくと考えられる。特に、不特定多数の人々が利用する「公共交通」機関の主たる利用者で、生産活動の主たる担い手である生産年齢人口\*は、既に減少傾向にある。

これらのことから、今後、現状と同程度の交通分担率\*で推移した場合、本市の公共交通需要は減少すると考えられる。

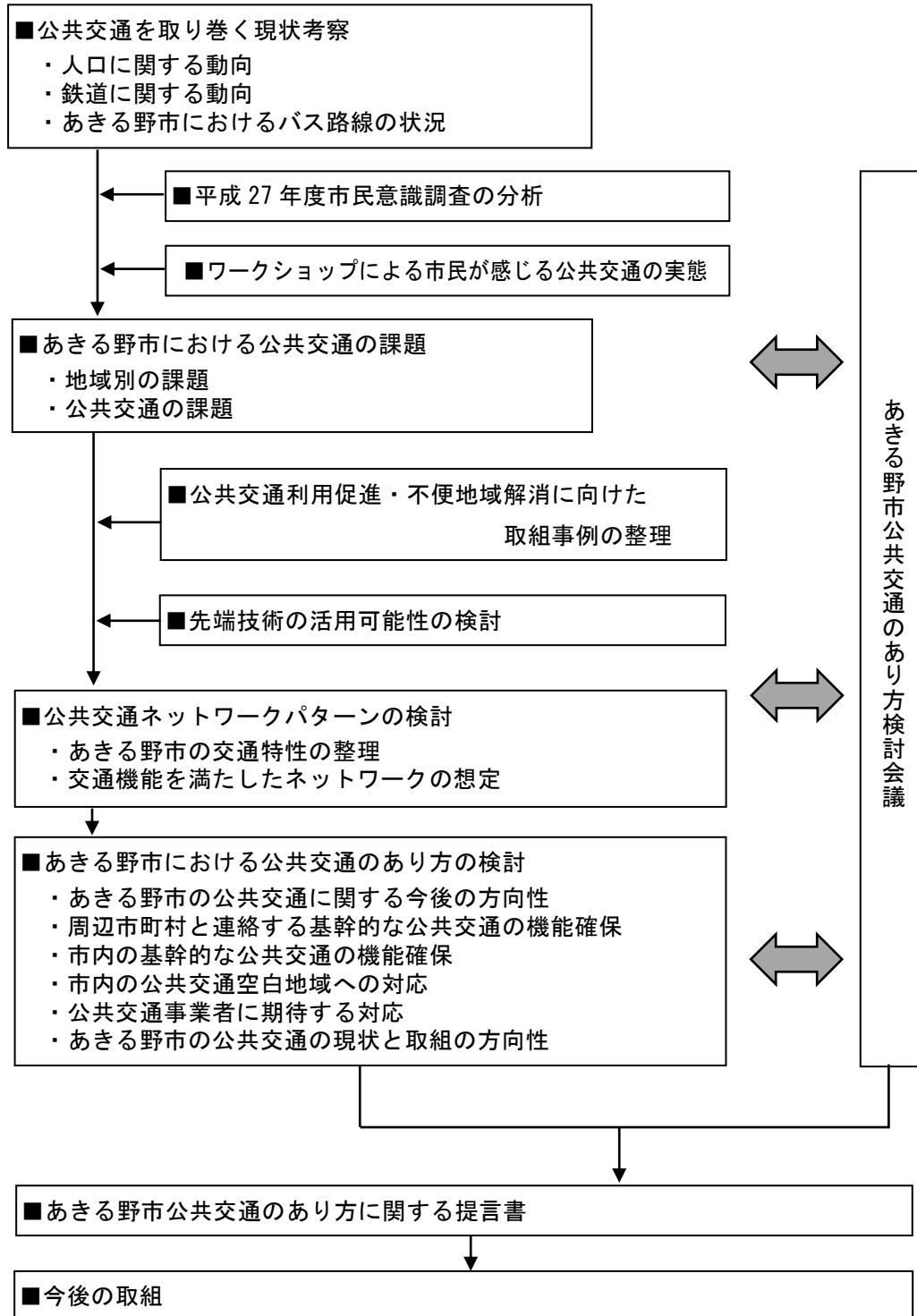
本市の公共交通には、基幹的な輸送を担う鉄道と、その鉄道を補完する路線バス\*、タクシー及びコミュニティバス\*（るのバス）があり、通勤、通学、通院、買い物等を主な目的とする市民生活の足として重要な役割を担っている。

一方、自家用車の普及、少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は、年々減少傾向にある。

そのため、路線バス\*の一部区間は、運行経費と経常収益の差額分を国や都、市が補助することで、維持されており、また、基幹的な交通手段である JR 五日市線についても、平成 27（2015）年 3 月のダイヤ\*改正で、データイムを中心に運行本数が削減されるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。

今後、超高齢社会\*が本格化していく中、高齢者を始めとする自動車等の移動手段を持たない住民等に対する公共交通の果たす役割はますます高まっていくと思われる。このため、市民の生活に必要な交通手段の確保と市民の利便増進を目的として、本市の公共交通のあり方を検討する。

## 1.2.検討のフロー



## 2. 公共交通を取り巻く現状考察

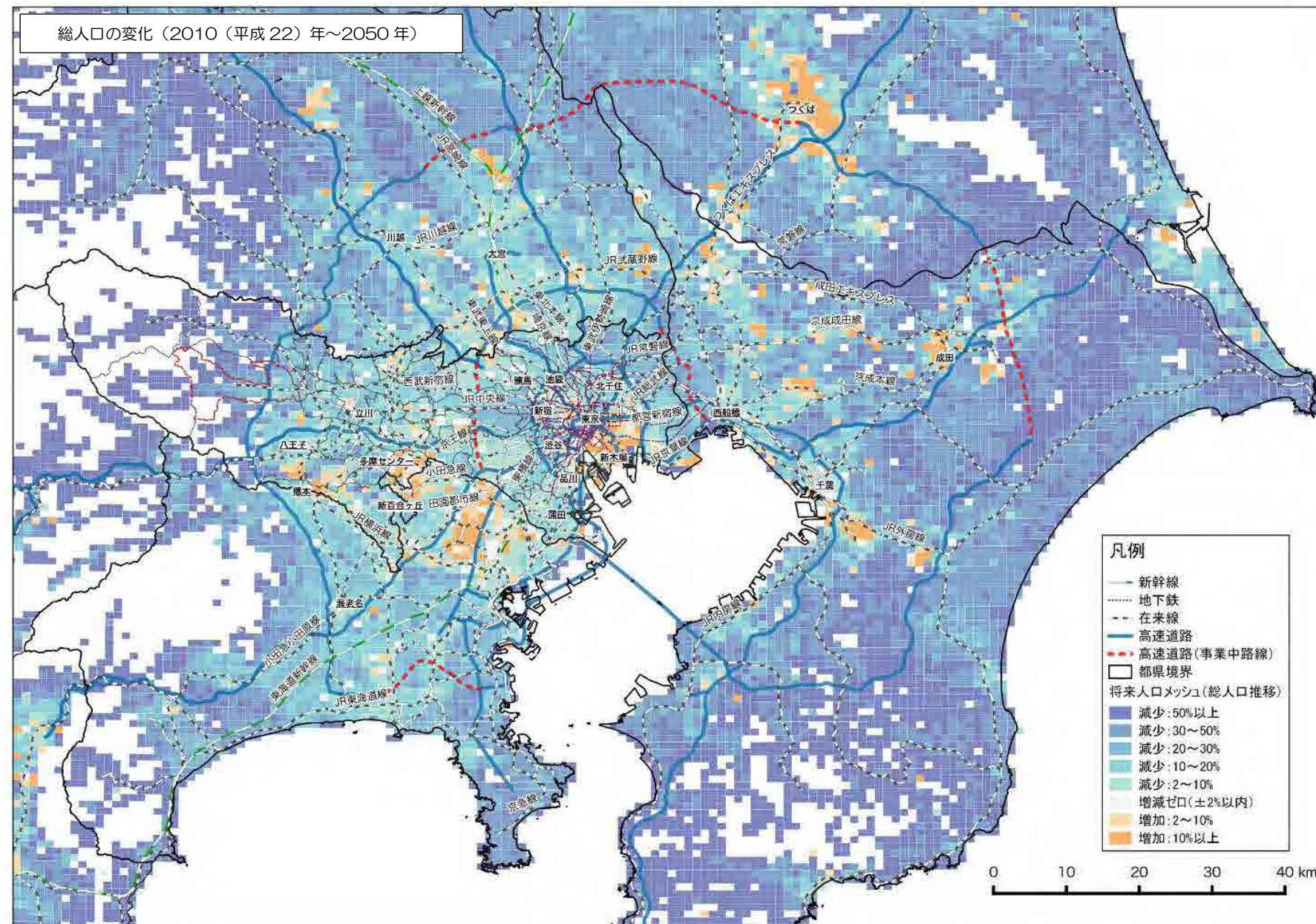
### 2.1.人口に関する動向

#### 1) 首都圏の人口予測

##### (1) 総人口

○2050年において、2010（平成22）年比で、大半の地域で人口が減少すると予測されている。

○2050年において、2010（平成22）年比で人口が増加すると予測されているのは、茨城県つくば市等、開発余地がある一部の地域に限定される。



資料：国土数値情報

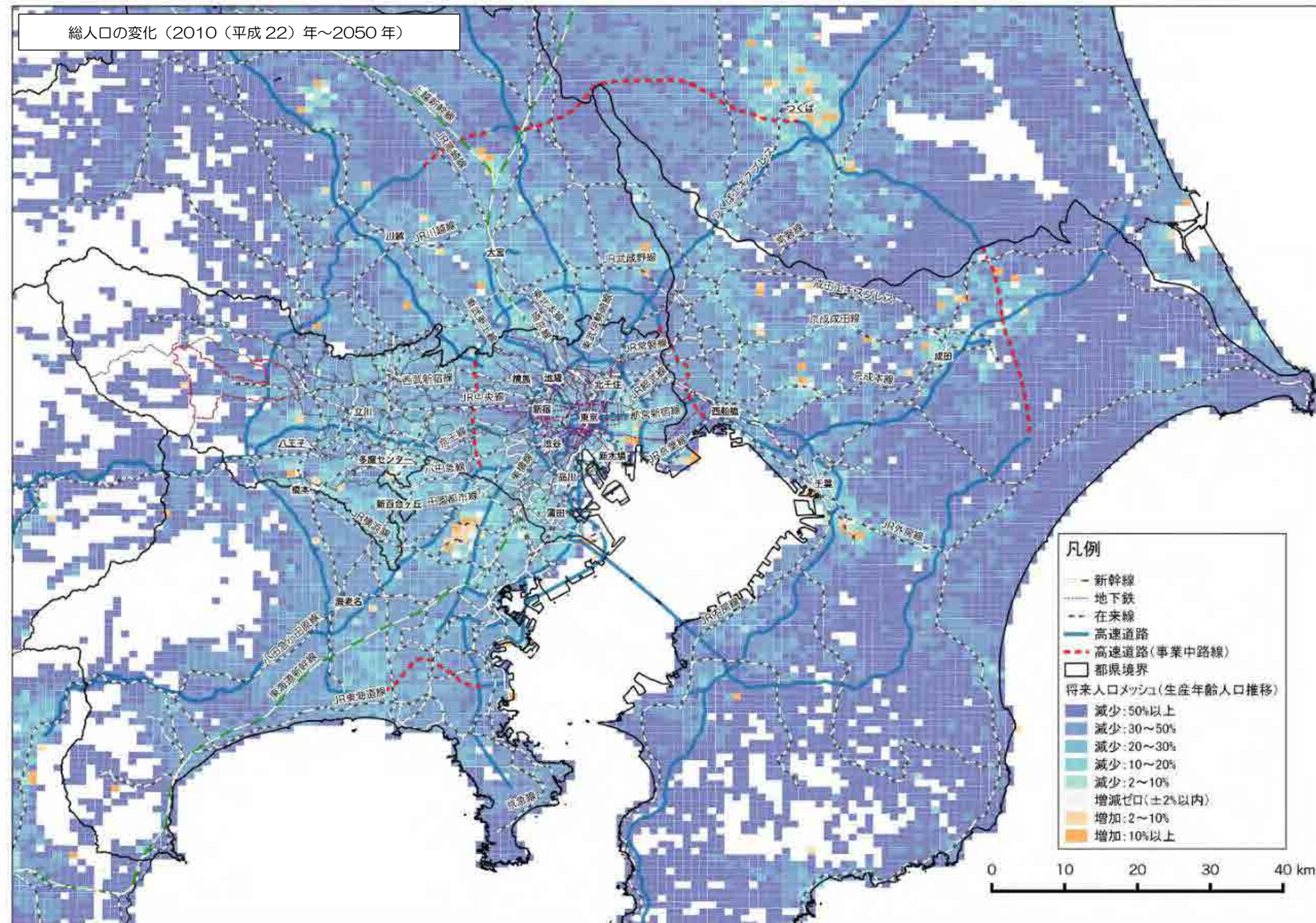
図 2-1 首都圏における総人口の変化（2010（平成22）年～2050年）





(2) 生産年齢人口\*

- 2050年において、2010（平成22）年比で、ほぼ全ての地域で生産年齢人口\*が減少すると予測されている。
- 2050年において、2010（平成22）年比で生産年齢人口\*が増加すると予測されている地域は、更に限定的である。



資料：国土数値情報

図 2-2 首都圏における生産年齢人口\*の変化（2010（平成22）年～2050年）



### (3) 高齢化率

○2050年の高齢化率は、首都圏の郊外エリアで50%以上になると予測されているほか、東京都心部やJR中央線沿線エリアにおいても45%以上になると予測されている。

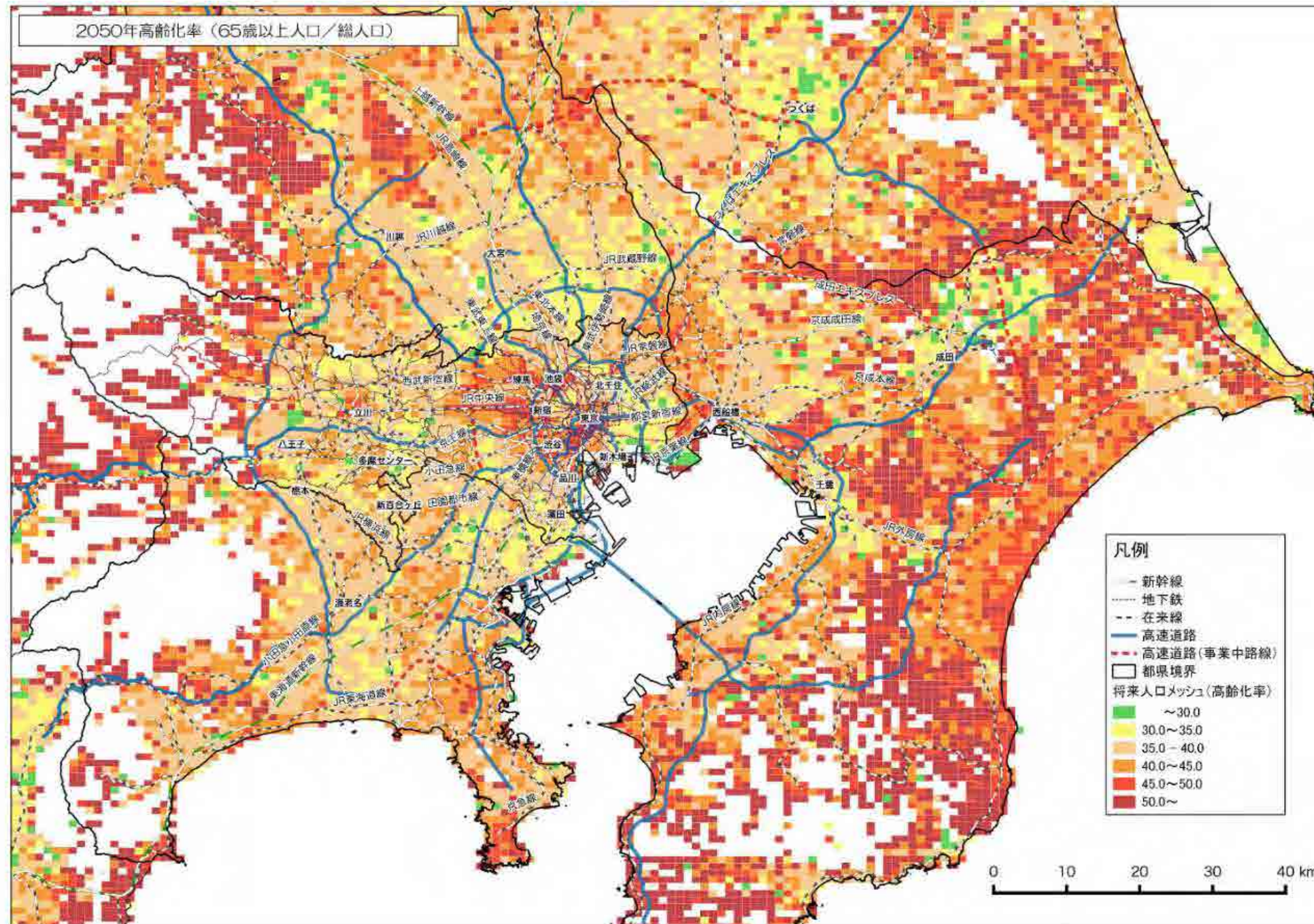


図 2-3 首都圏における高齢化率の変化（2010（平成 22）年～2050 年）



## 2) 東京都の人口予測（その1：2010（平成22）年ベース）

○東京都では、2020年以降、人口が減少すると予測されている。  
 ○2015（平成27）年に22.9%だった老年人口の割合は、2035年から2040年までの間に30%を超えると予測されており、その原因は、1.0～1.1という低い出生率に加え、2020年からは自然減少が社会増加を上回ると予測されているためである。

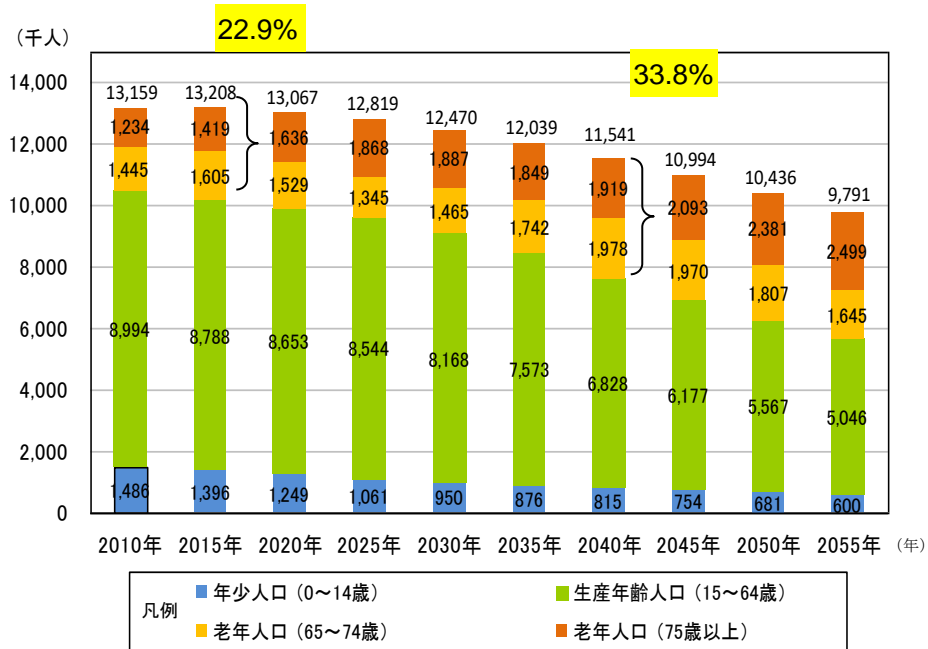


図 2-4 東京都における人口の予測（2010（平成22）年ベース）

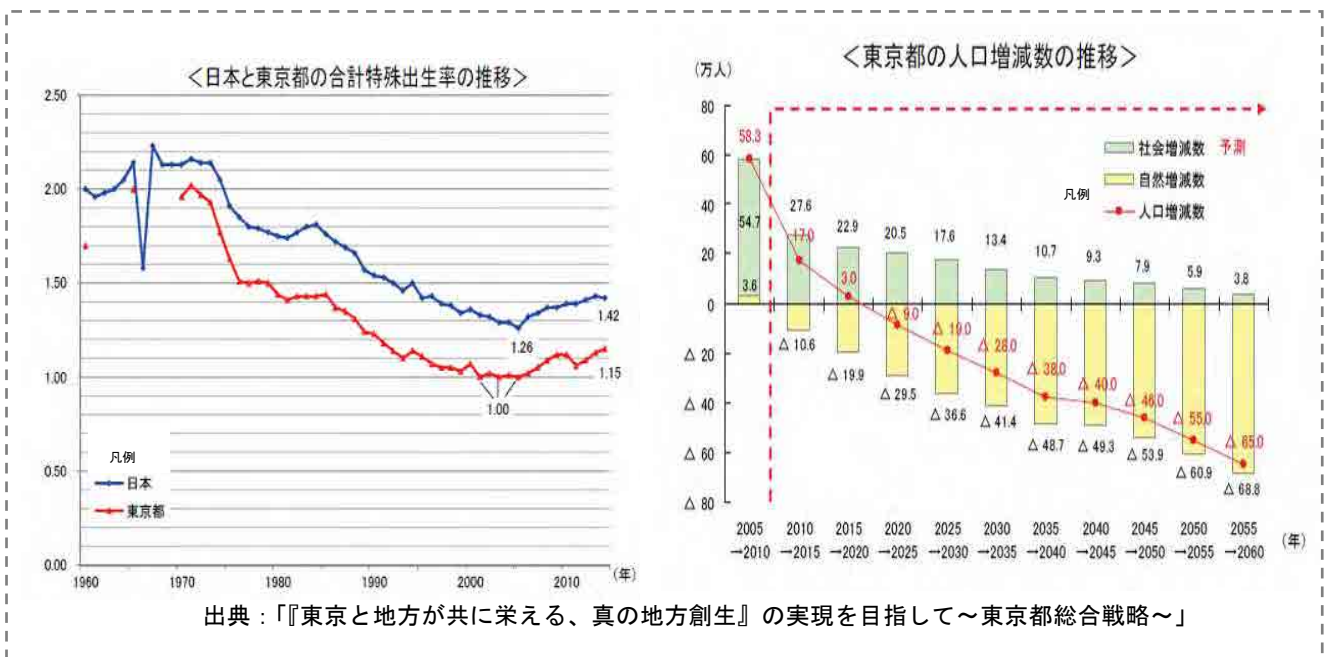
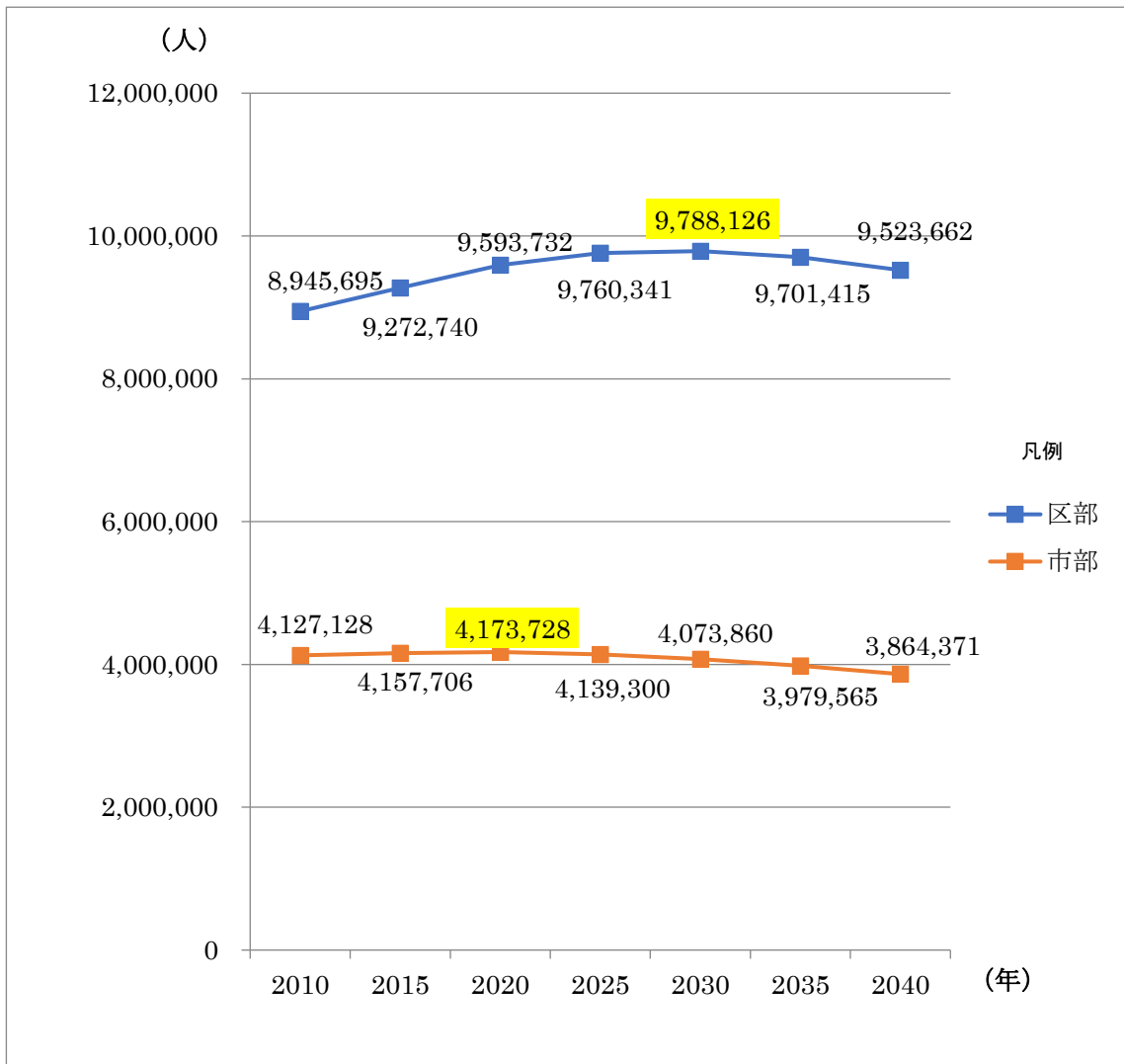


図 2-5 東京都における人口の予測（2010（平成22）年ベース）

### 3) 東京都の人口予測（その2：2015（平成27）年ベース）

- 2015（平成27）年の国勢調査を基に東京都が行った人口予測では、市部の人口は既に減少に転じているものの、区部の人口増加が2030年まで続くと考えられている。
- 日本全国の人口が減少する中で東京都区部だけが増加した場合、周辺や他の道府県の人口は、国の予測を上回る勢いで減少することとなり、地方部での生産活動が更に縮小すると予測される。



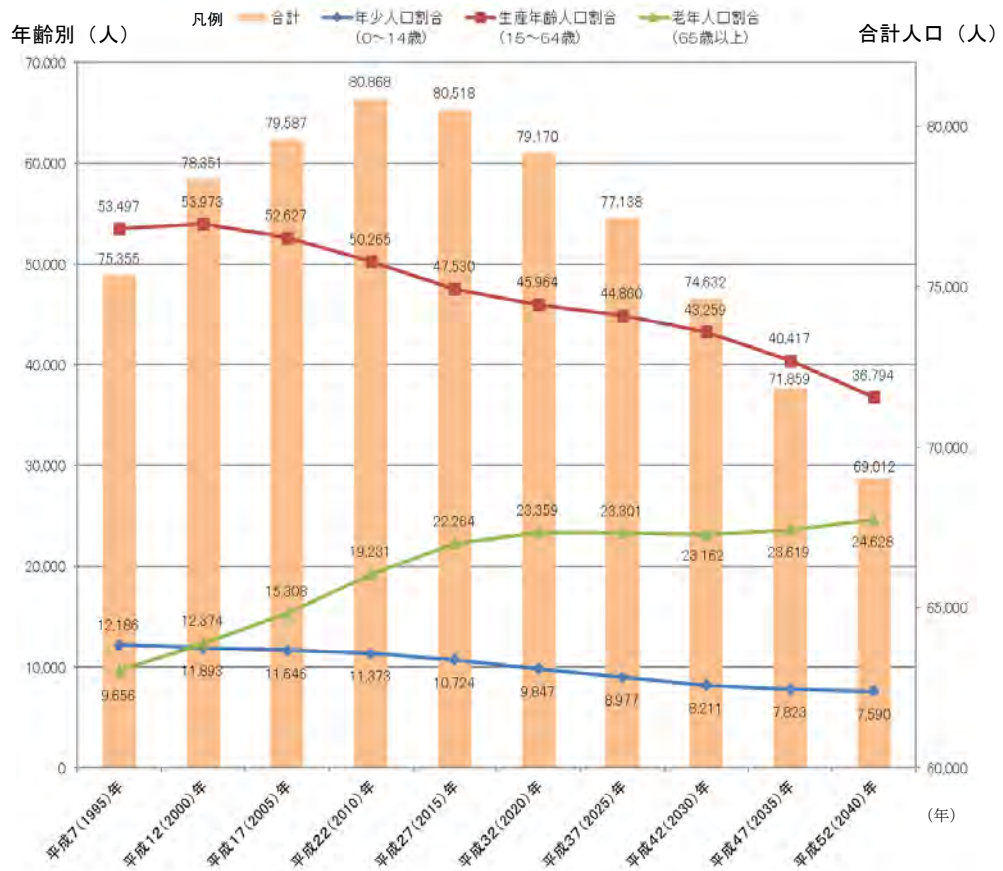
出典：東京都統計資料

図 2-6 東京都における人口の予測（2015（平成27）年ベース）

#### 4) あきる野市の人口予測

##### (1) 総人口及び年齢区分別人口の推移

- 国立社会保障・人口問題研究所\*による本市の将来人口は、2015（平成 27）年から人口が減少すると予測され、実際には横ばいであるが、長期的には大幅な減少が予測される。
- 既に減少している生産年齢人口\*は、2040 年には現在よりも 10,000 人少ない約 37,000 人と、現在の約 23%減少となる。
- また、2020 年には、年少人口（0～14 歳）が 10,000 人を下回り、それ以降も減少し続けると予測されている。



|                   | 平成7(1995)年 | 平成12(2000)年 | 平成17(2005)年 | 平成22(2010)年 | 平成27(2015)年 | 平成32(2020)年 | 平成37(2025)年 | 平成42(2030)年 | 平成47(2035)年 | 平成52(2040)年 |
|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 年少人口割合 (0~14歳)    | 16.2%      | 15.2%       | 14.6%       | 14.1%       | 13.3%       | 12.4%       | 11.6%       | 11.0%       | 10.9%       | 11.0%       |
| 生産年齢人口割合 (15~64歳) | 71.0%      | 68.9%       | 66.1%       | 62.2%       | 59.0%       | 58.1%       | 58.2%       | 58.0%       | 56.2%       | 53.3%       |
| 老年人口割合 (65歳以上)    | 12.8%      | 15.8%       | 19.2%       | 23.8%       | 27.7%       | 29.5%       | 30.2%       | 31.0%       | 32.9%       | 35.7%       |
| 合計                | 100.0%     | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      | 100.0%      |

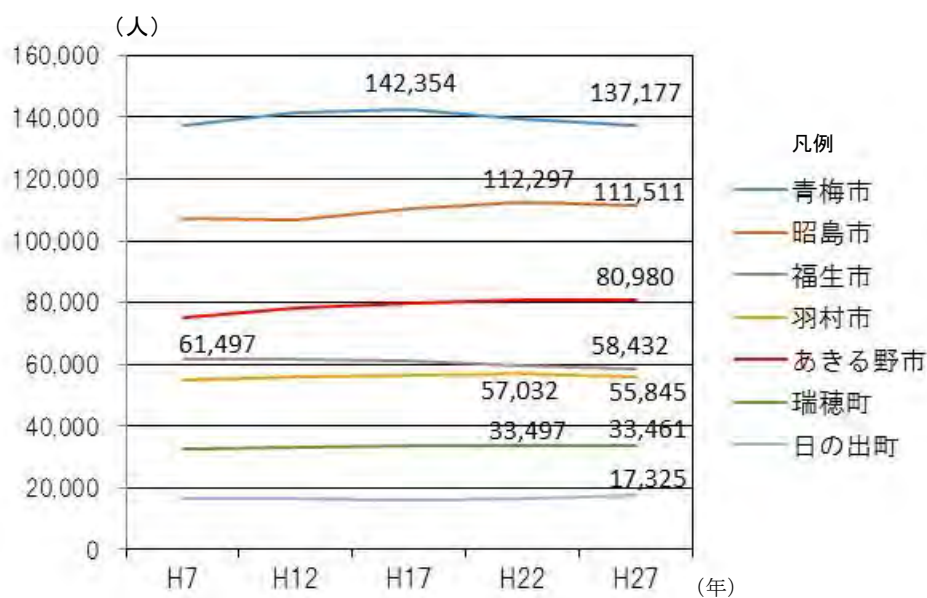
※ 平成22(2010)年人口は、「国籍及び年齢不詳人口」を按分した男女年齢別人口としている。このため、四捨五入の関係で、合計が合致していない。  
 ※ 平成7年、平成12年及び平成17年については、不詳人口を含めていないため、合計が一致しない。

資料：日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月）

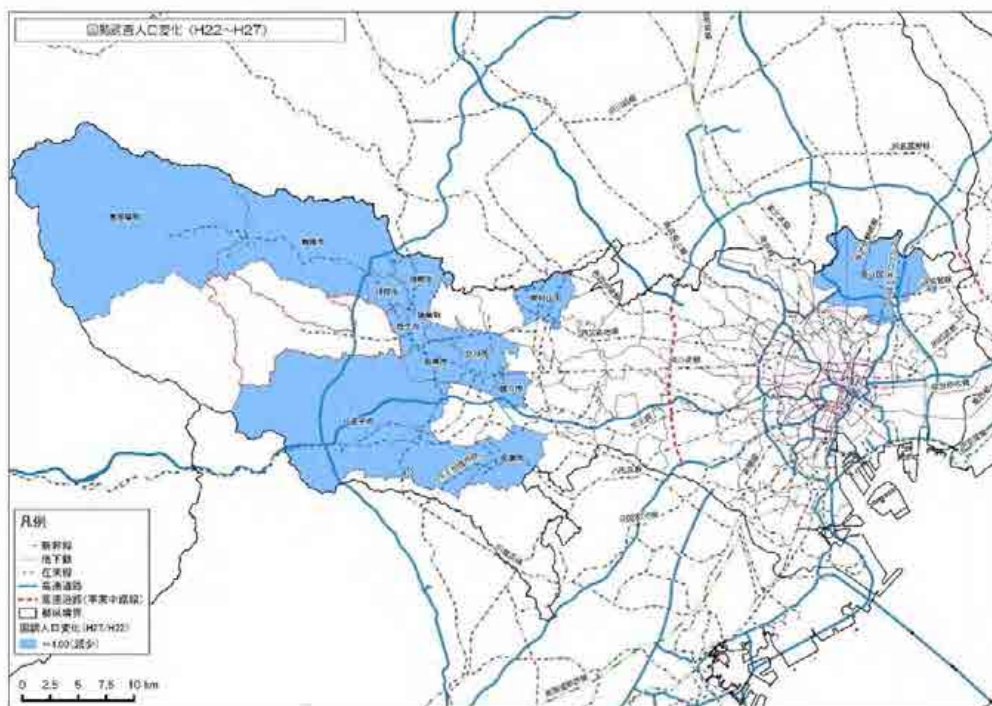
図 2-7 あきる野市の総人口・年齢区分別人口の推計

## (2) 夜間人口\*の推移

- 本市周辺の地方公共団体において、夜間人口\*は減少している。
- 本市及び日の出町の夜間人口\*は、2015（平成 27）年が最大値である。



※ 各地方公共団体における夜間人口\*の最大値と2015（平成 27）年度値の数値を表示しています。本市及び日の出町では、最大値＝2015（平成 27）年度値です。



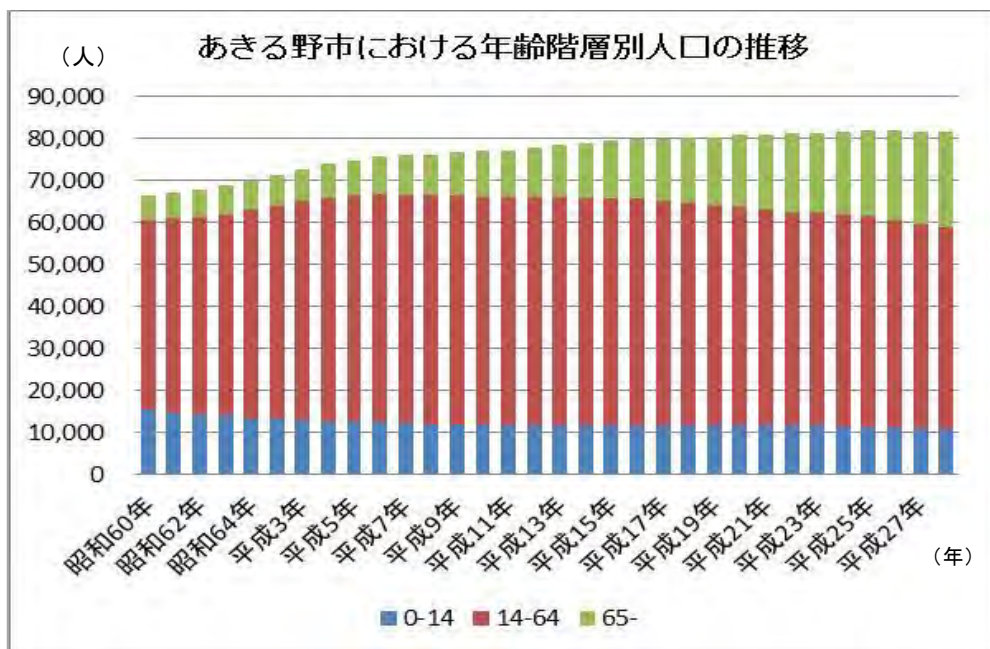
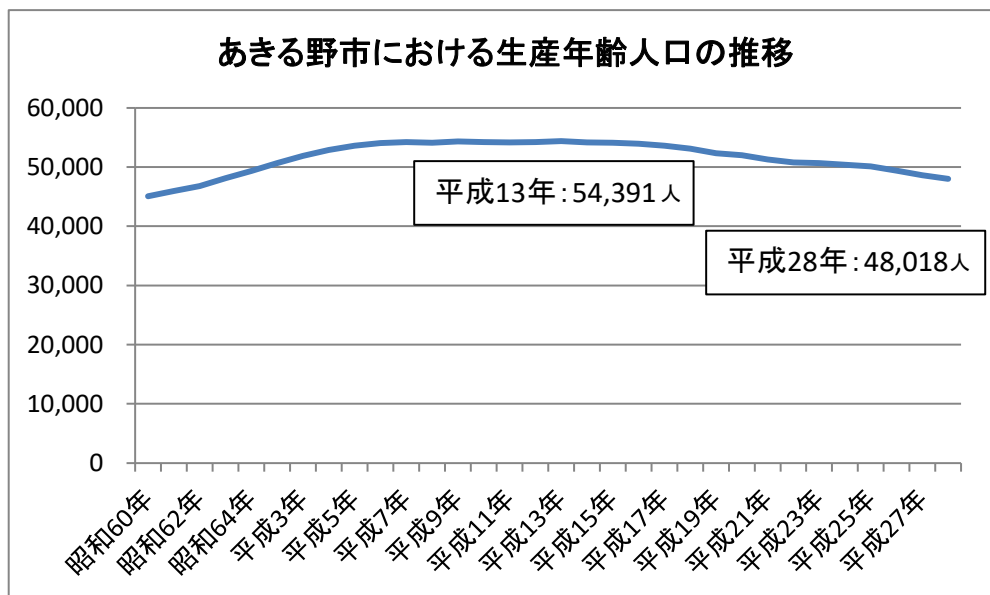
出典：国勢調査

図 2-8 あきる野市周辺地方公共団体における夜間人口\*の推移



### (3) 生産年齢人口\*の推移

- 生産年齢人口\*は、2001（平成13）年をピークに減少している。
- 生産年齢人口\*の減少は、通勤・通学需要を低下させるため、公共交通機関の維持に大きく影響する。

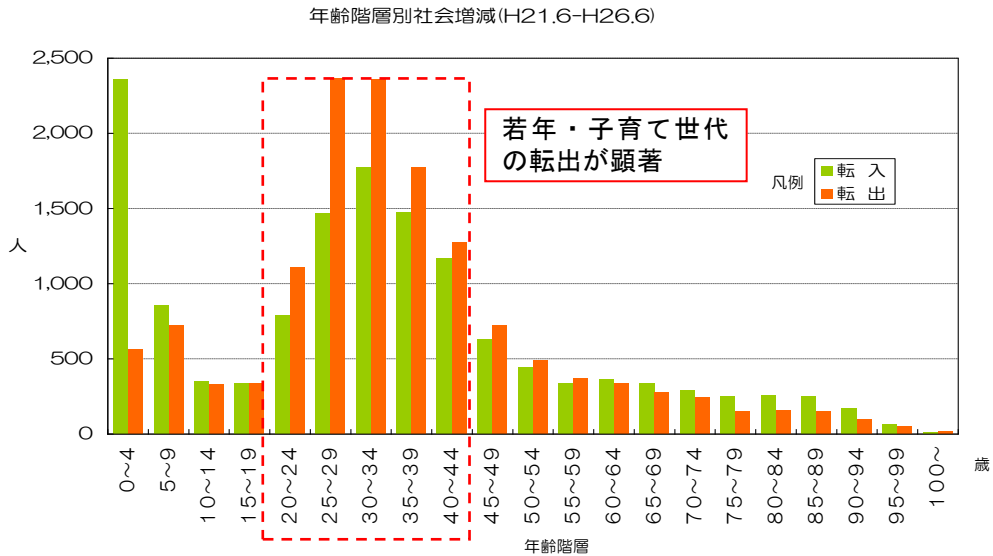


出典：住民基本台帳

図 2-9 あきる野市における生産年齢人口\*の推移

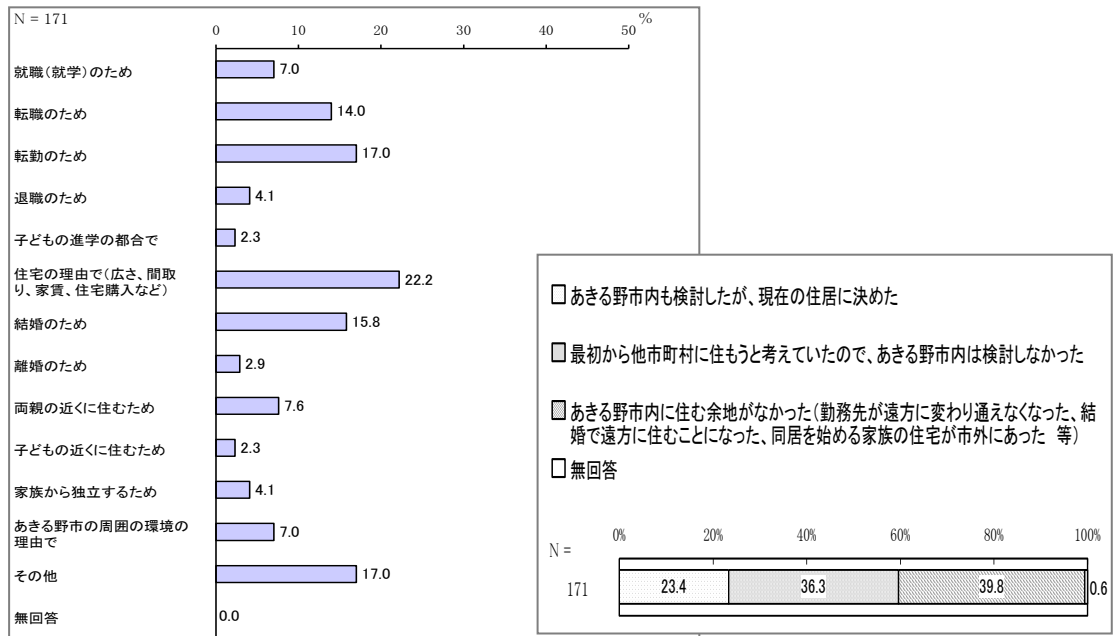
(4) あきる野市の社会増減\*の内訳

○本市では、20歳から59歳までにおいて、転出超過となっており、中でも、20歳から30代後半までの若年・子育て世代においてその傾向が顕著である。  
 ○転出の理由として、住宅の問題のほか、転勤や転職、結婚が多く、転居先を本市以外で検討している例が多い。



出典：「定住促進\*及び空き家対策（中間）報告書」（平成26年9月 あきる野市）

図 2-10 あきる野市における年齢階層別社会増減\*



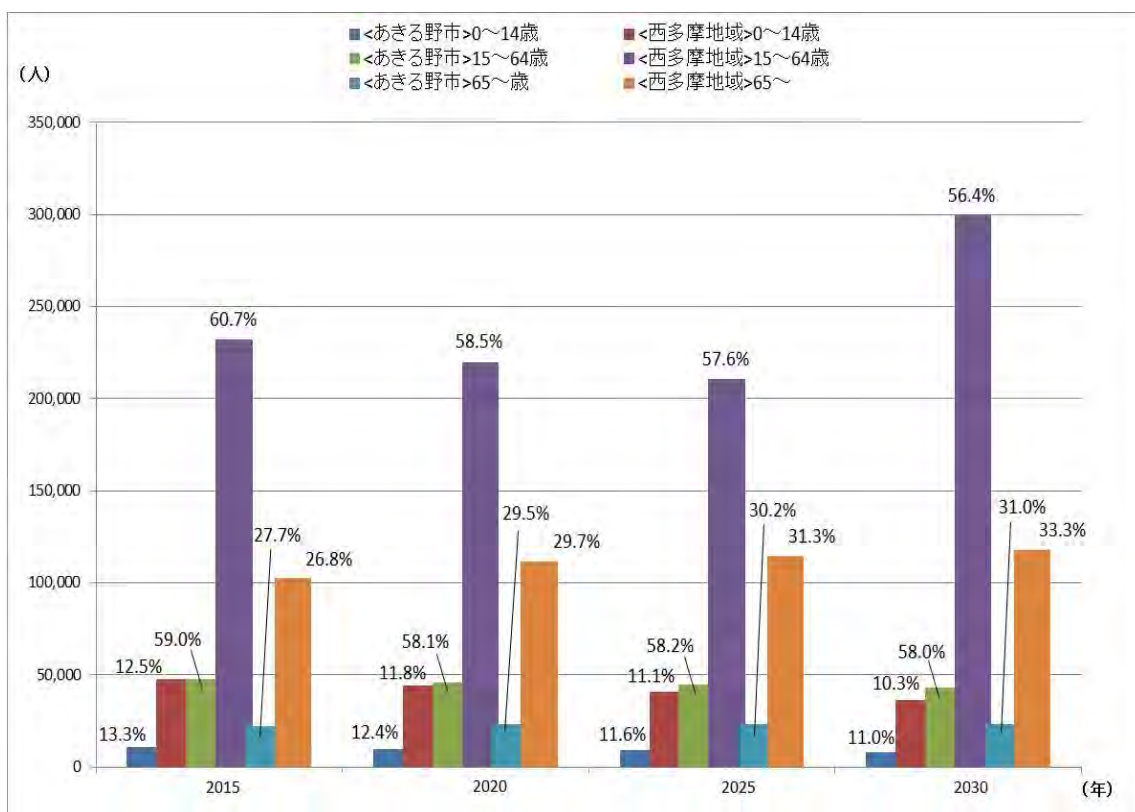
資料：あきる野市まち・ひと・しごと創生総合戦略等策定に係るアンケート調査（2015（平成27）年12月）

図 2-11 あきる野市における転出者の転居の理由等

## 5) 西多摩地域の将来人口予測

○既に人口減少が始まっている西多摩地域では、今後、年少人口（0～14歳）・生産年齢人口\*（15歳～64歳）の減少が著しく、それに伴い老年人口の割合が高くなっていく。

○2030年の西多摩地域の生産年齢人口\*の割合は約56.4%となることが予測される。



| 年             | 人口(人)   |         |         |         |
|---------------|---------|---------|---------|---------|
|               | 2015    | 2020    | 2025    | 2030    |
| ＜あきる野市＞0～14歳  | 10,724  | 9,847   | 8,977   | 8,211   |
| ＜西多摩地域＞0～14歳  | 47,879  | 44,476  | 40,744  | 36,521  |
| ＜あきる野市＞15～64歳 | 47,530  | 45,964  | 44,860  | 43,259  |
| ＜西多摩地域＞15～64歳 | 232,107 | 219,935 | 210,509 | 299,435 |
| ＜あきる野市＞65～歳   | 22,264  | 23,359  | 23,301  | 23,162  |
| ＜西多摩地域＞65～    | 102,652 | 111,436 | 114,498 | 117,709 |

※西多摩地域（都市計画区域）：青梅市、福生市、羽村市、あきる野市、瑞穂町、日の出町

資料：2014（平成26）年度東京都都市計画基礎調査

資料：あきる野市まち・ひと・しごと総合再生戦略

図 2-12 西多摩地域の年齢区分別将来人口

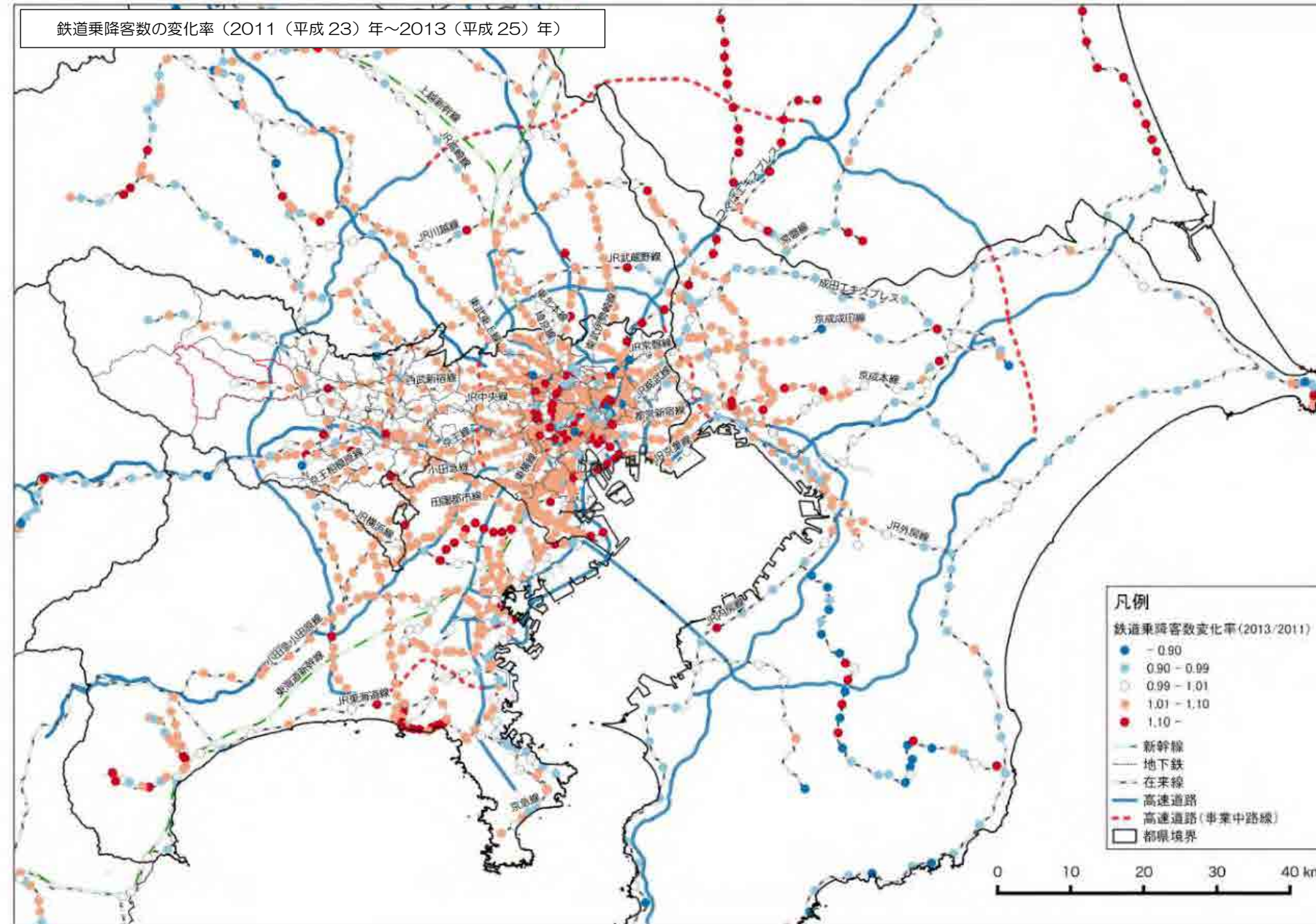


## 2.2.鉄道に関する動向

### 1) 首都圏における鉄道利用状況

#### (1) 乗降客数の変化

- 2011（平成 23）年～2013（平成 25）年の2年間の変化を見ると、多くの鉄道駅で乗降客数が微増して推移しているが、首都圏郊外部では、既に鉄道需要の減少が始まっている。
- 都心部の特定駅では鉄道需要が10%以上増加している。
- 2011（平成 23）年～2013（平成 25）年の2年間においては、JR五日市線の鉄道需要は、ほぼ横ばいである。



資料：国土数値情報

図 2-13 鉄道乗降客数の変化率（2011（平成 23）年～2013（平成 25）年）



○路線利用者数を見ると、鉄道需要が増加しているのは、東急電鉄等の一部の区間に限られ、放射方向の鉄道路線の多くで需要が低下している。

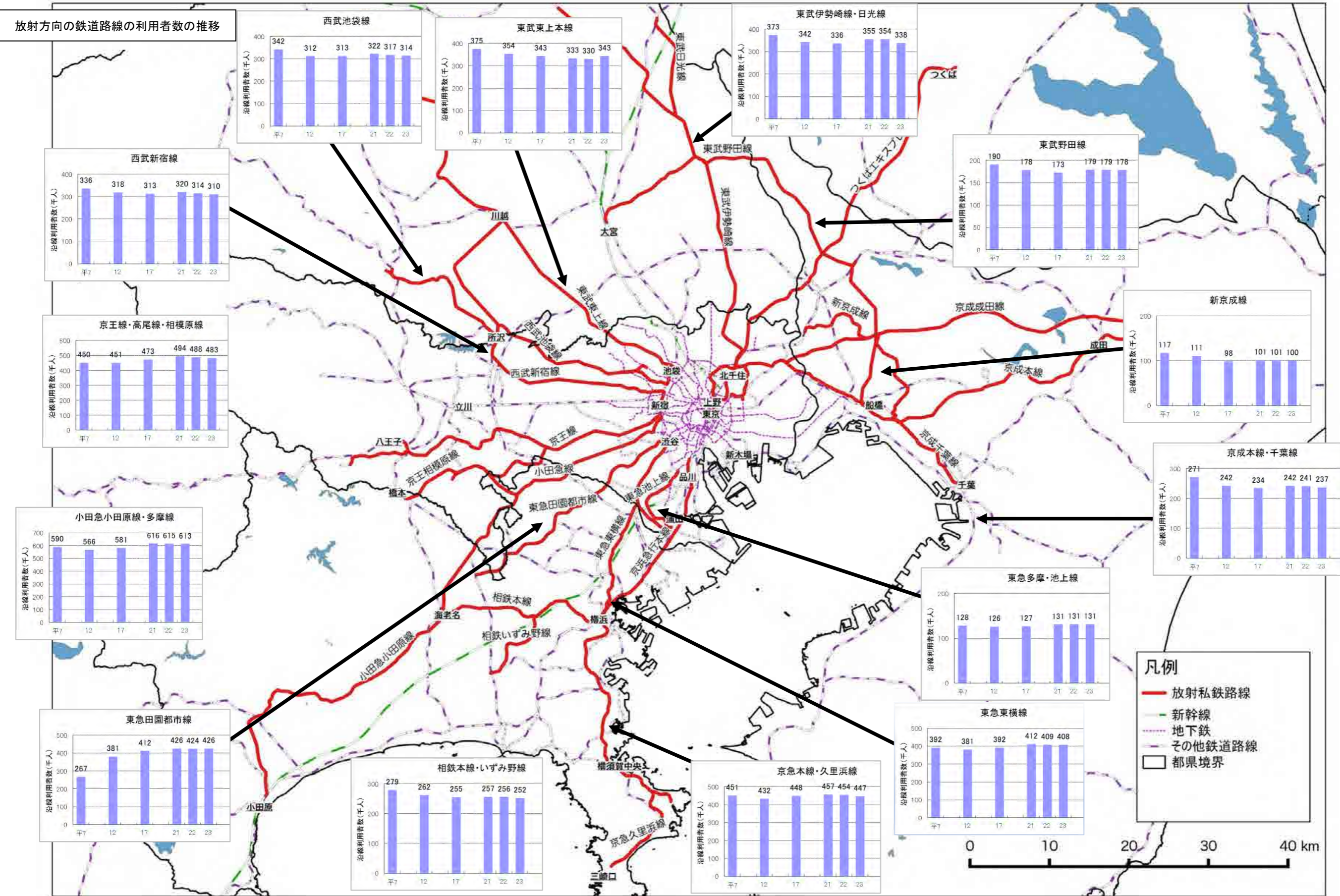
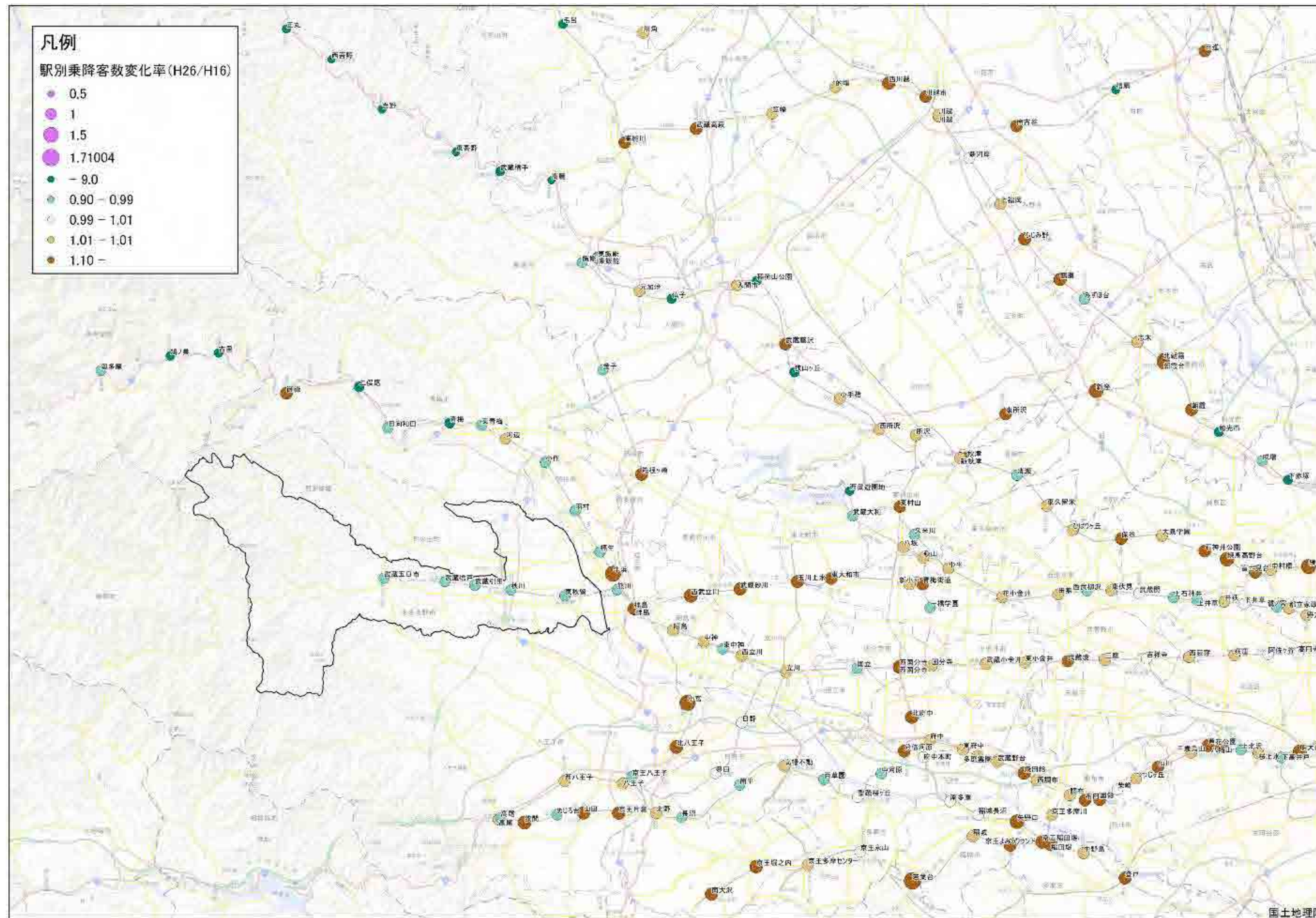


図 2-14 放射方向の鉄道路線の利用者数の推移





- 本市周辺の鉄道の乗降客数の推移をみると、J R 青梅線拝島駅以東や J R 中央線などは増加傾向を示す駅が多い。
- 2004（平成 16）年～2014（平成 26）年の 10 年間に於ける J R 五日市線の乗降客数は、全ての駅で減少傾向にある。



資料：各鉄道事業者公表データ（JR 東日本分については公表データが乗車のみの数字のため、2 倍した数値を用いている。）

図 2-15 放射方向の鉄道路線の乗降客数の変化率（2004（平成 16）年～2014（平成 26）年）



## 2) JR五日市線の利用状況

### (1) 乗車人員

○本市内各駅の乗車人員の推移を見ると、秋川駅、武蔵引田駅で1998（平成10）年から2003（平成15）年までの間に大きく伸びているが、2003（平成15）年以降は横ばいである。

○周辺市町の各駅は、立川駅を除き、ほぼ横ばい又は減少傾向が見られる。

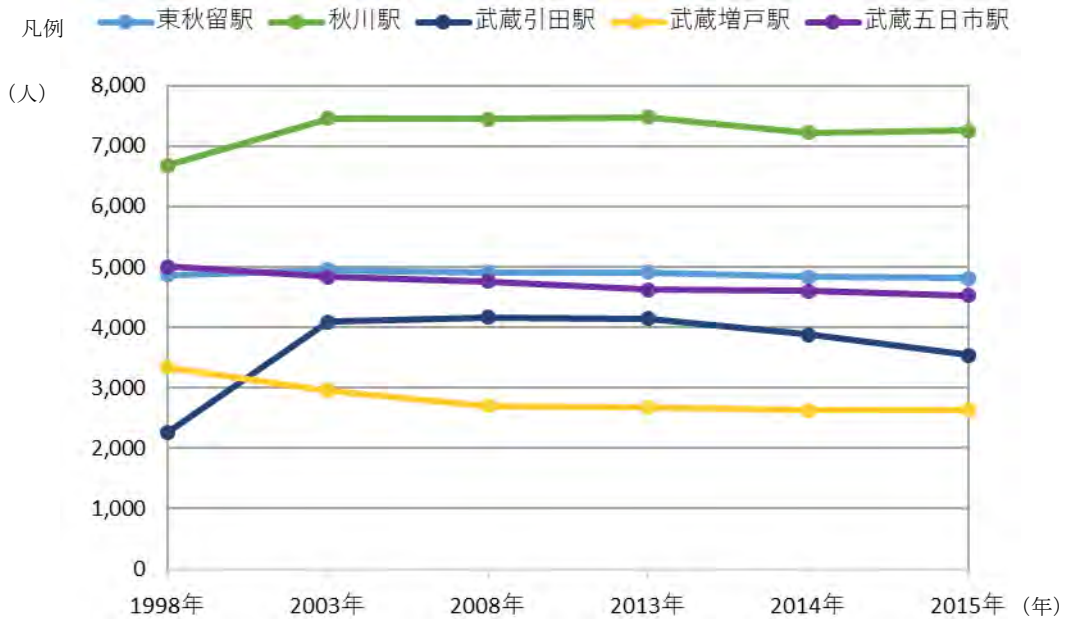
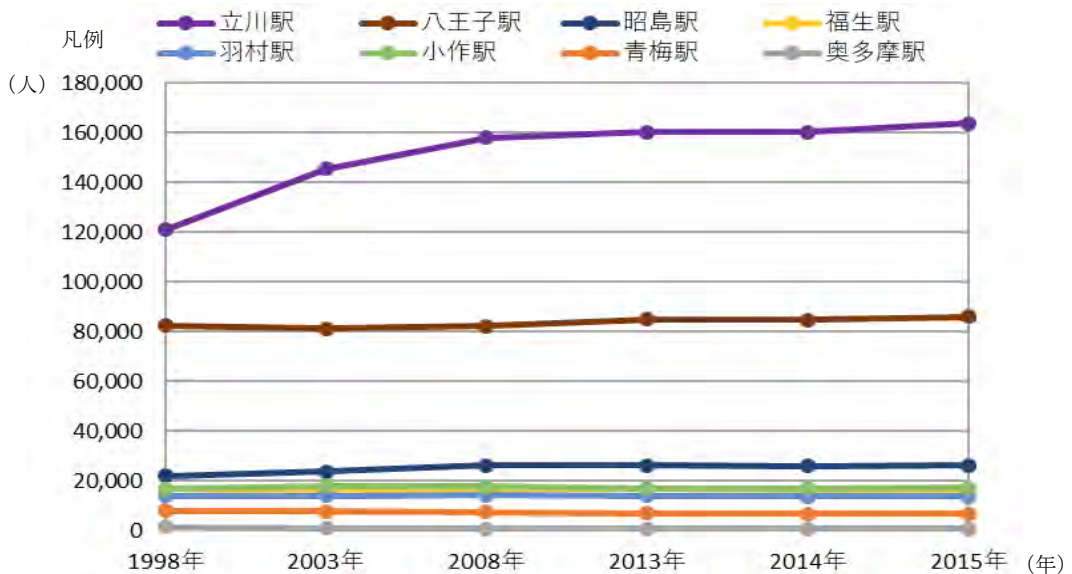


図 2-16 あきる野市内の駅の乗車人員の推移

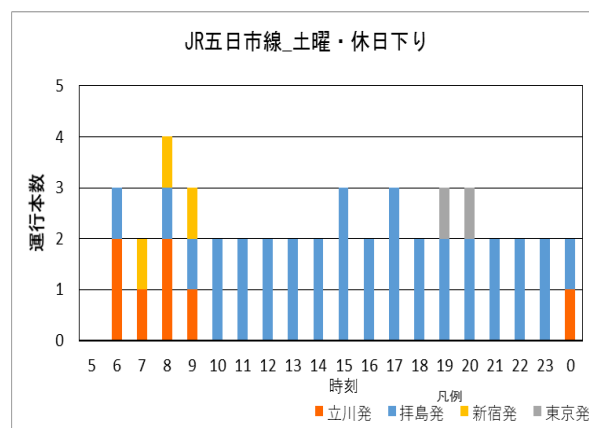
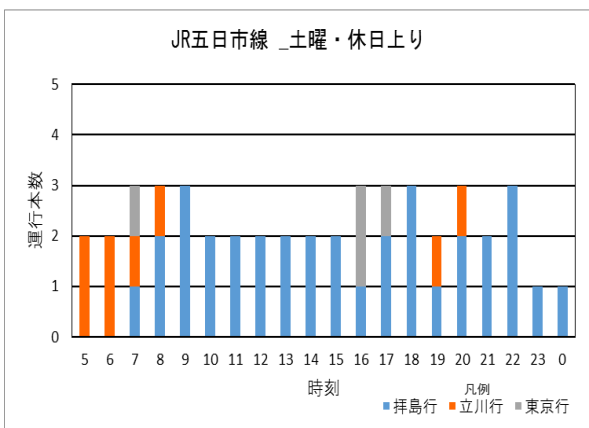
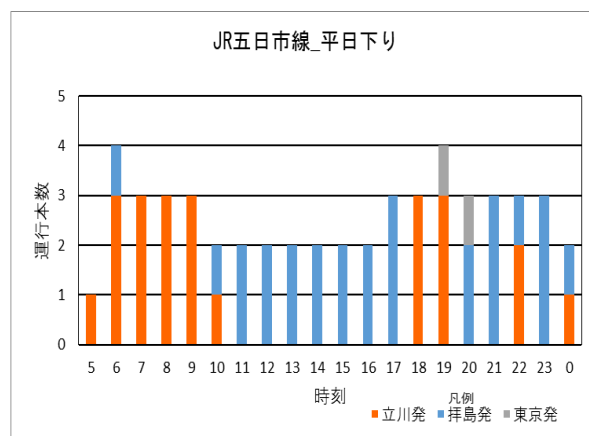
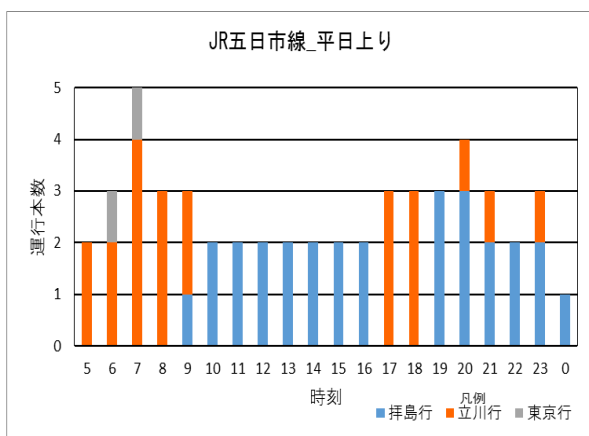


出典：JR東日本HP

図 2-17 周辺市町の主な駅の乗車人員の推移

## (2) JR五日市線の時間帯別運行本数

- 平日朝間の上り電車は7時台で最大の5本となっており、始発から8時台までは全列車が立川駅まで直通（うち2本は東京駅直通）となっている。
- 以前は3本/時運行されていたが、2015（平成27）年3月のダイヤ\*改正以降、平日日中は10時台～16時台が2本/時となっている。
- 土休日については、レジャー利用客を見込んだダイヤ\*設定となっており、朝間下り及び夕間上りの一部列車がJR中央線直通となっている。



資料：JR東日本 HP

図 2-18 JR五日市線の時間帯別運行本数

### (3) 初乗り\*比率

○本市内の各駅の初乗り\*比率（初乗り\*人員及び最終降車人員のうち初乗り\*の占める割合）は、全ての駅で70%以上と高い。

○初乗り\*比率が高い駅は、主たる目的施設を持たないため、生産年齢人口\*の減少は鉄道需要の基本となる通勤・通学需要の減少を直接的に受ける。

#### < JR五日市線各駅の初乗り\*比率 >

| 路線名    | 駅名    | 初乗り比率 (%) |
|--------|-------|-----------|
| JR五日市線 | 熊川    | 100.0     |
|        | 東秋留   | 100.0     |
|        | 秋川    | 90.2      |
|        | 武蔵引田  | 71.2      |
|        | 武蔵増戸  | 100.0     |
|        | 武蔵五日市 | 86.9      |

#### < 参考：他路線駅の初乗り\*比率 >

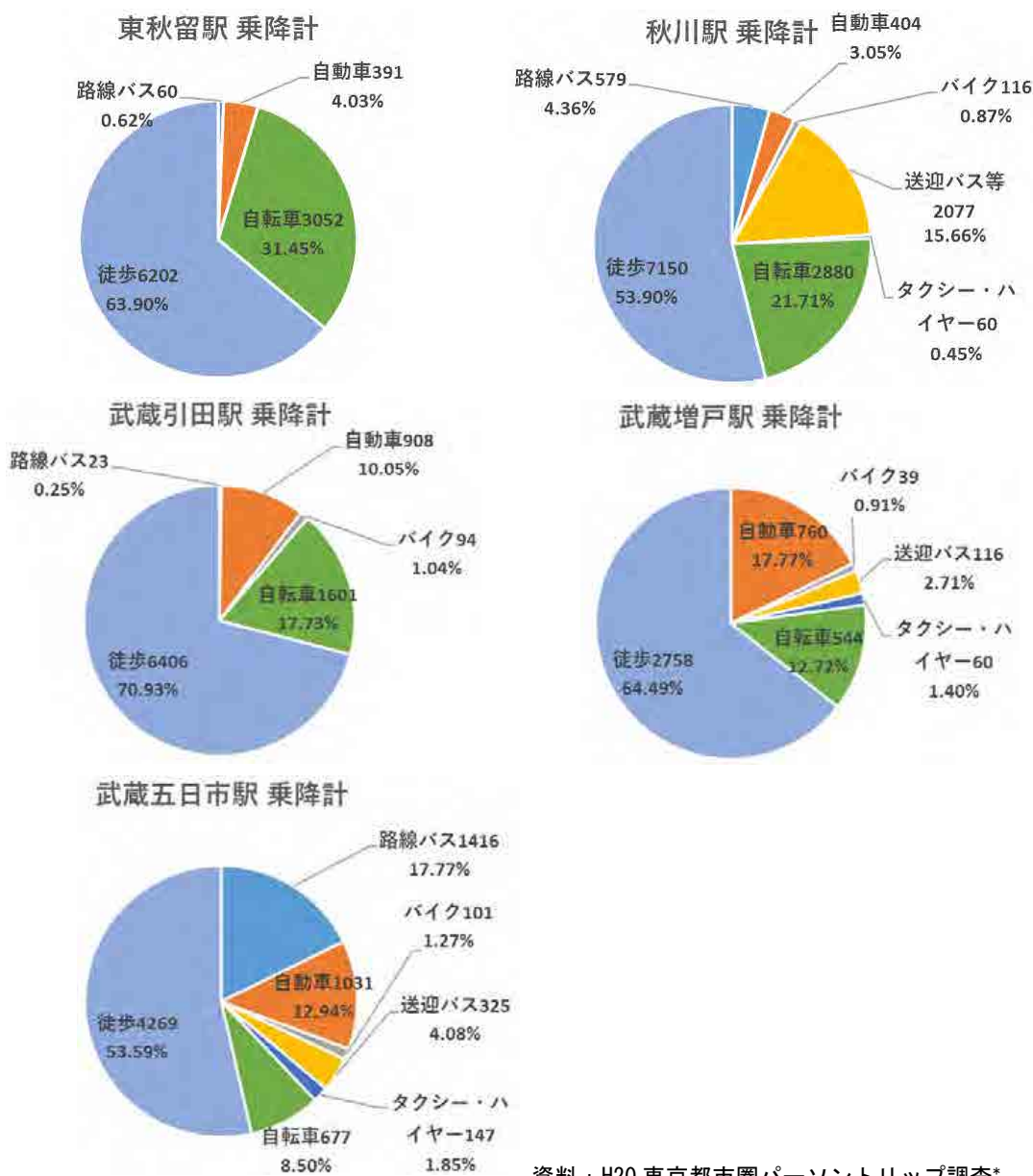
| 路線名     | 駅名     | 初乗り比率 (%) |
|---------|--------|-----------|
| JR中央線   | 新宿     | 1.4       |
|         | 立川     | 40.1      |
|         | 八王子    | 52.1      |
| JR青梅線   | 昭島     | 90.9      |
|         | 福生     | 91.9      |
|         | 羽村     | 89.0      |
|         | 小作     | 91.4      |
| 京浜急行線   | 品川     | 3.3       |
|         | 上大岡    | 84.8      |
| 小田急線    | 新宿     | 1.2       |
|         | 登戸     | 78.1      |
|         | 新百合ヶ丘  | 81.0      |
|         | 本厚木    | 34.8      |
| 京王線     | 新宿     | 1.9       |
|         | 調布     | 57.3      |
|         | 高幡不動   | 61.4      |
|         | 北野     | 91.1      |
| 東急東横線   | 渋谷     | 1.6       |
|         | 自由が丘   | 50.8      |
|         | 綱島     | 89.9      |
|         | 菊名     | 82.0      |
| 東急田園都市線 | 三軒茶屋   | 31.0      |
|         | 二子玉川   | 47.5      |
|         | たまプラーザ | 83.0      |
|         | 長津田    | 92.3      |
| 西武新宿線   | 高田馬場   | 3.4       |
|         | 田無     | 80.0      |
|         | 新所沢    | 88.2      |
| 西武池袋線   | 池袋     | 0.3       |
|         | 大泉学園   | 88.4      |
|         | 入間市    | 87.4      |
| 東武東上線   | 和光市    | 32.6      |
|         | 川越     | 62.7      |
|         | 鶴ヶ島    | 74.3      |

資料：平成22年度大都市交通センサス

図 2-19 JR五日市線等の初乗り\*比率

#### (4) JR五日市線各駅端末交通手段\*比率

- 多くの路線バス\*の起終点となっている武蔵五日市駅での路線バス\*の割合が約17%と比較的高くなっているほかは、各駅とも、徒歩と自転車の合計で、およそ8割程度を占めている。
- 秋川駅では学校等の送迎バスが多く発着し、その割合の高いことが特徴となっている。
- 市街地に近い東秋留駅、秋川駅は自動車の分担率が5%以下であるが、公共交通がほとんど乗り入れていない武蔵引田駅や武蔵増戸駅、山間部に近い武蔵五日市駅では自動車の分担率が10%～18%程度見られる。



資料：H20 東京都圏パーソントリップ調査\*

図 2-20 JR五日市線各駅端末交通手段\*比率

## 2.3.あきる野市におけるバス路線の状況

### 1) 地域区分とバス路線

- バス路線の整理等を進めるに当たり、市域を6つの地域に区分した。
- 地域は、東から「東秋留地域」「菅生・草花地域」「秋川地域」「増戸・引田地域」「五日市地域」「小宮・戸倉地域」と区分した。また、33頁以降に記載がある大字\*については、「○○地区」とすることとした。
- バス路線は、秋川駅発、武蔵五日市駅発、青梅線駅発に整理し、コミュニティバス\*である「るのバス」は点線で示している。

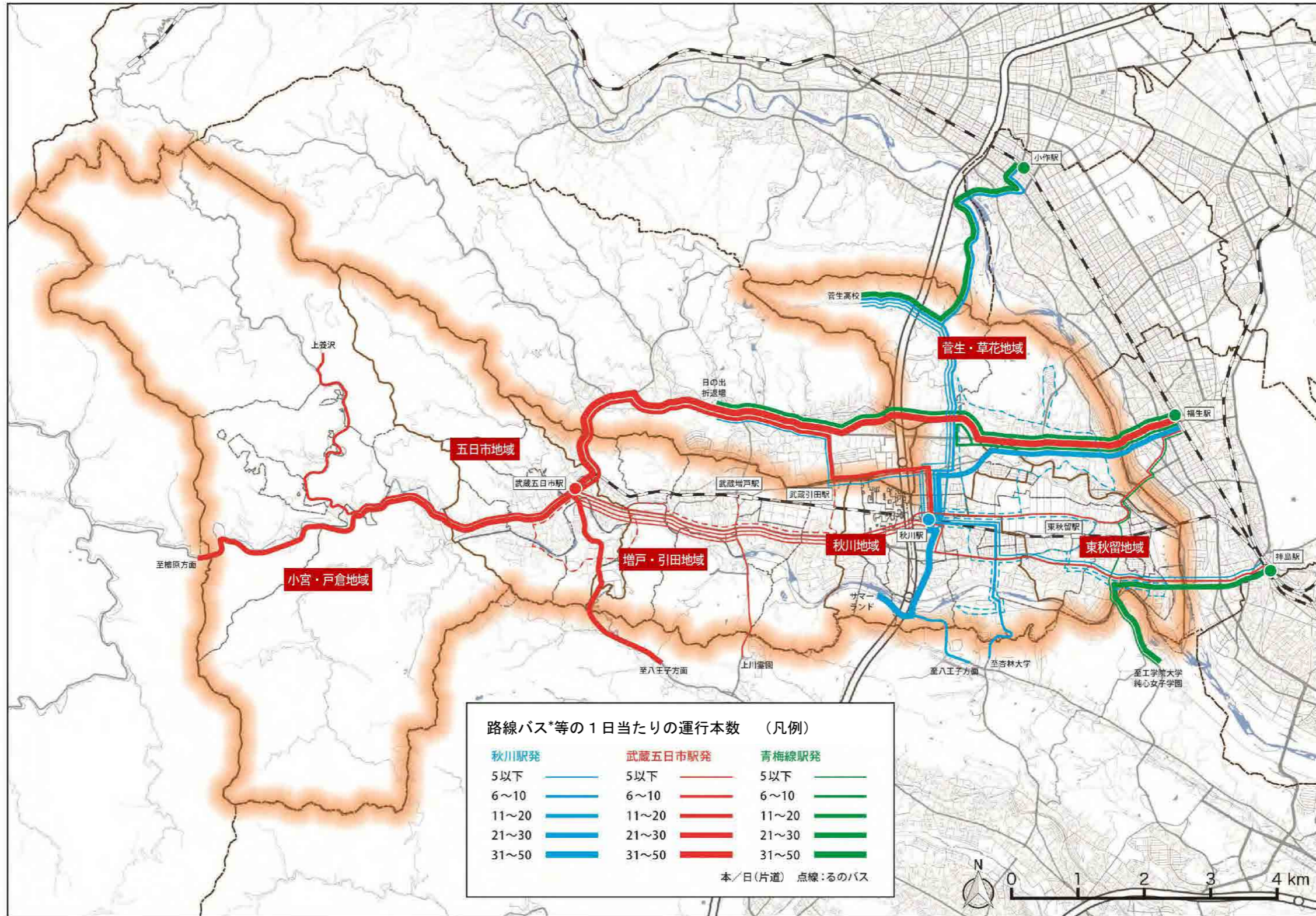


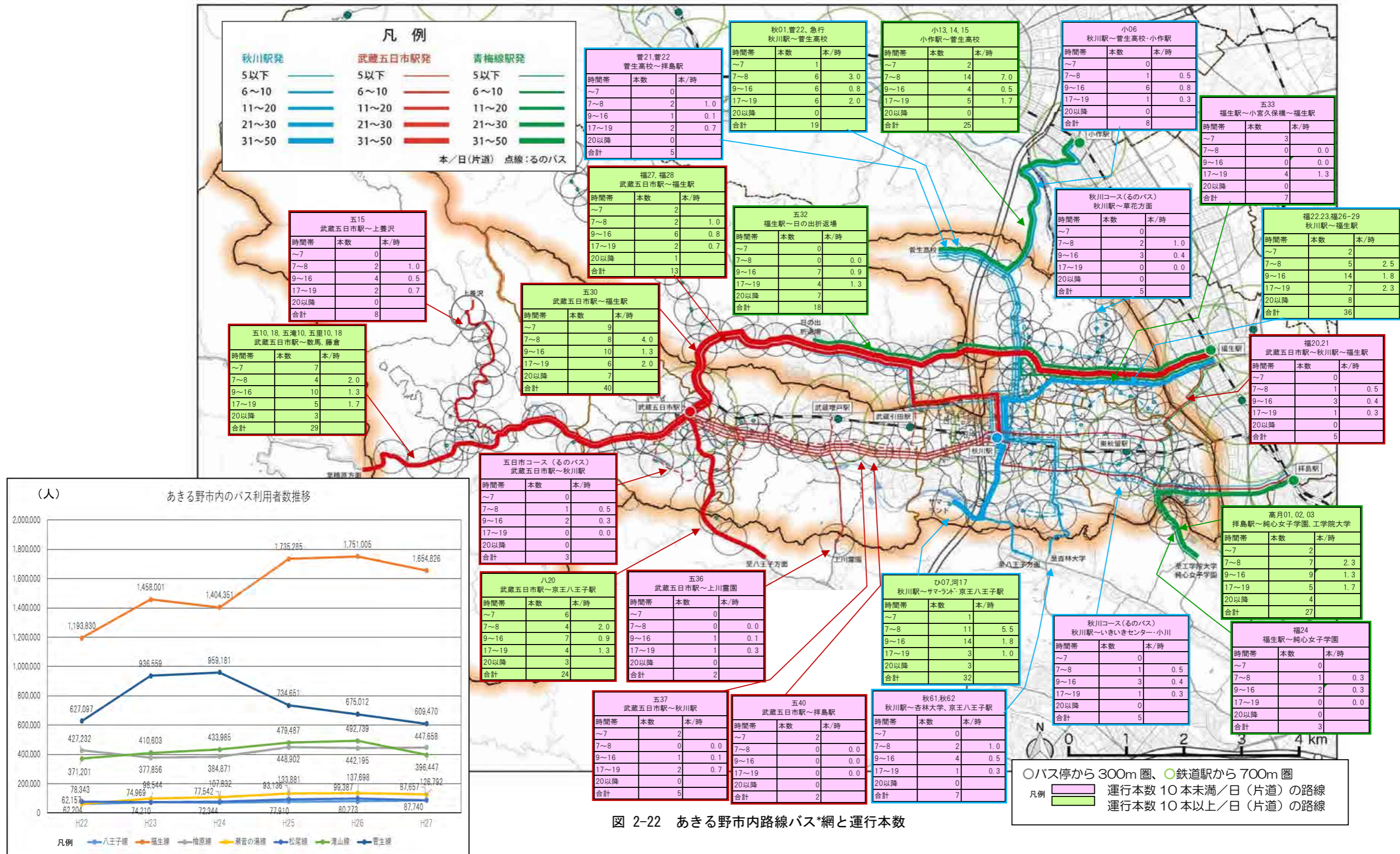
図 2-21 地域区分の設定とバス路線





## 2) 現況路線網

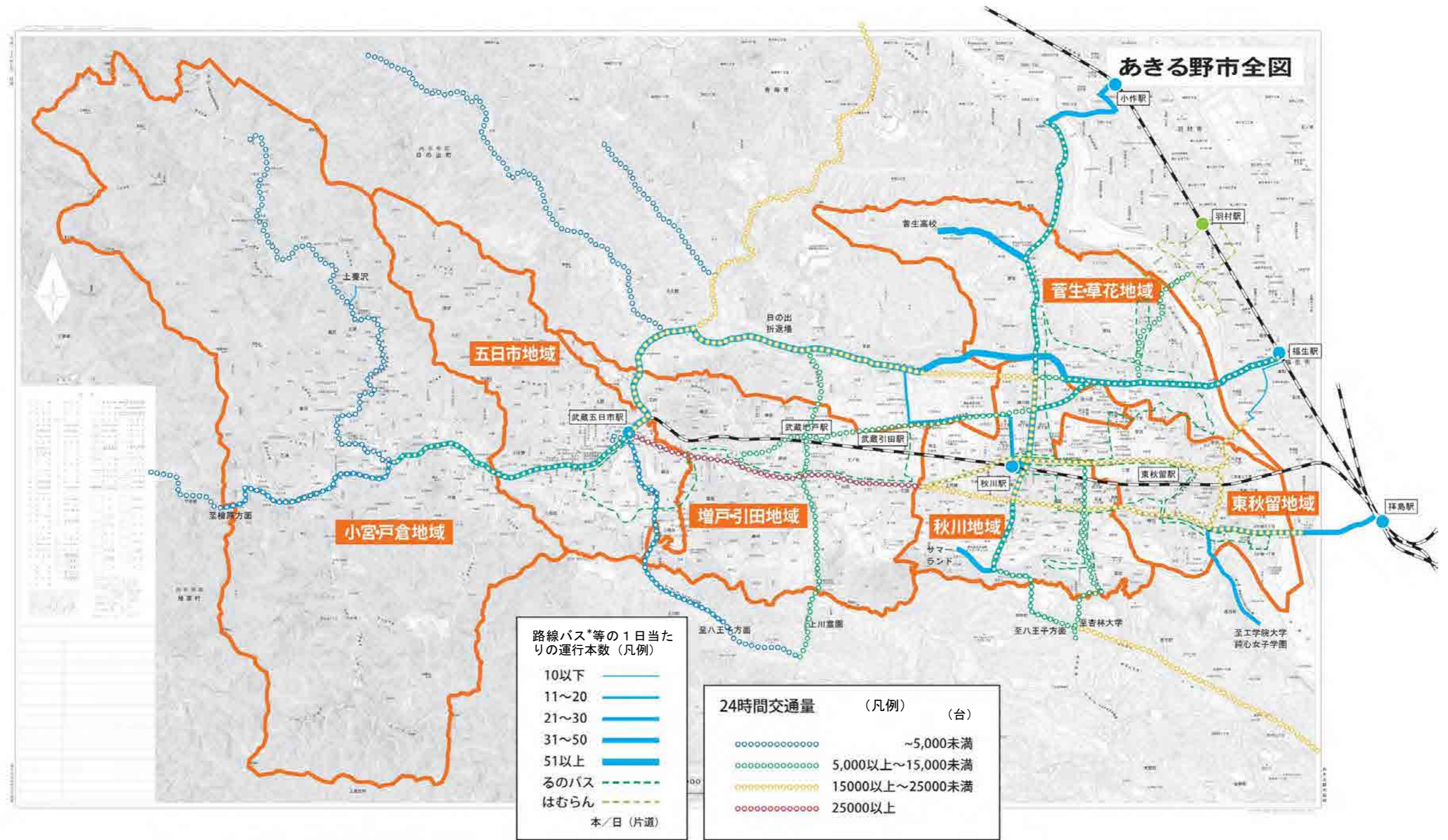
- 路線バス\*のネットワークは、市域東側については、秋川駅～福生駅、武蔵五日市駅～（日の出町）～福生駅、秋川駅～八王子駅方面、秋川駅～小作駅方面が主な運行経路となっている。
- 市域西側については、武蔵五日市駅～八王子駅方面のほか、武蔵五日市駅以西の山間部の路線からネットワークが形成されている。
- コミュニティバス\*「るのバス」は4系統（五日市コース1系統、秋川コース3系統）が運行されている。
- 運行本数が日中に毎時1本以下の路線も多い状況にある。





3) 主要道路の交通量

○平成 22 年道路交通センサス\*による交通量をみると、五日市街道の一部区間で1日当たり 25,000 台を超えているが、その他の道路では1日当たり 15,000 台以下の路線が多い。



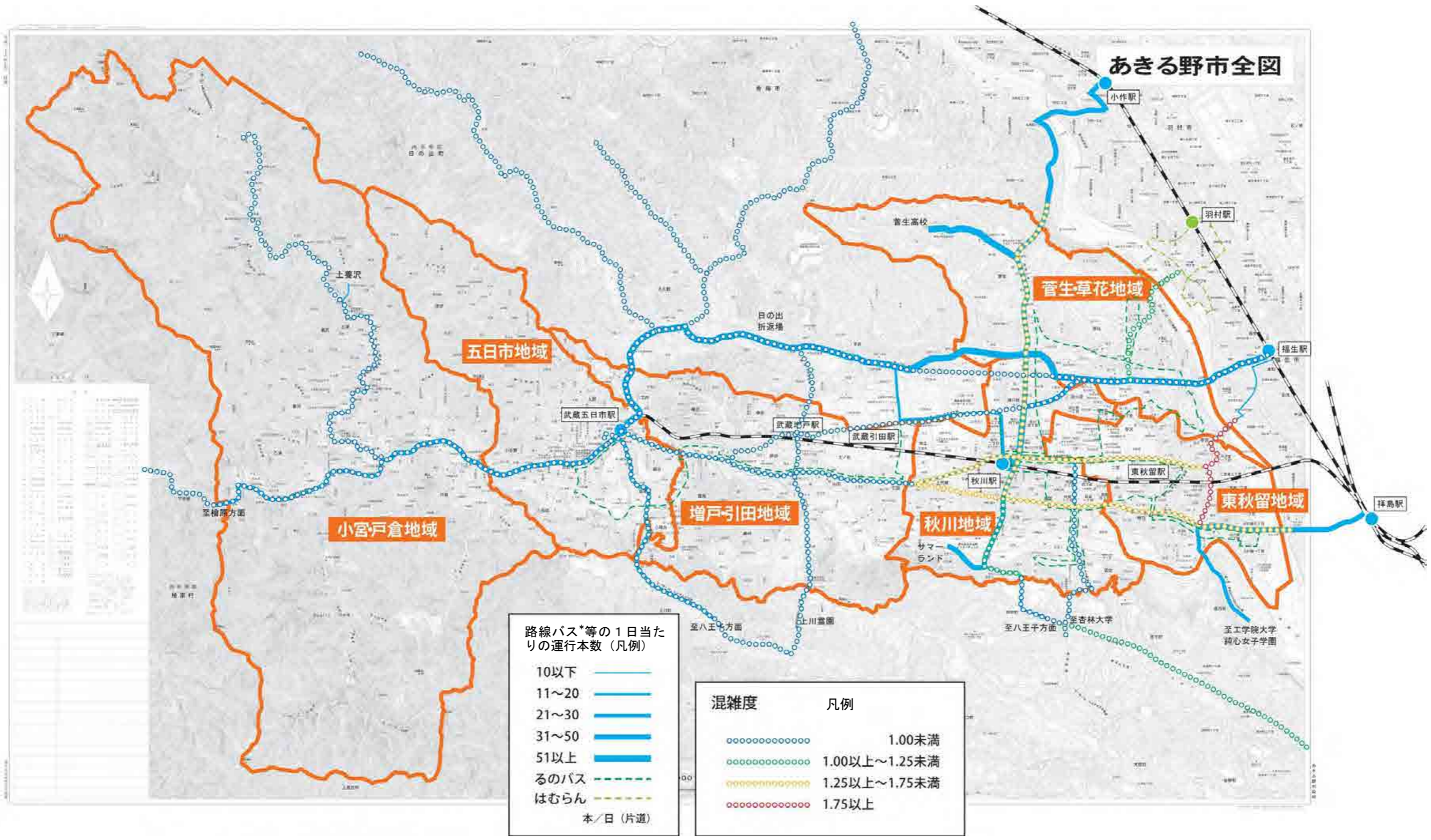
資料：H22 道路交通センサス\*

図 2-23 あきる野市内の主要道路の交通量



4) 主要道路の混雑度

○平成 22 年道路交通センサス\*による混雑度を見ると、五日市街道の一部、滝山街道の一部、睦橋通りの一部区間で混雑度が 1.25 を超えているが、その他の区間はおおむね 1.00 未満となっている。



資料：H22 道路交通センサス\*

図 2-24 あきる野市内の主要道路の混雑度



5) 公共施設・学校

○公共施設、学校などは、おおむね平坦部に立地しており、五日市地区以西の児童・生徒は、五日市地区の小中学校まで通学している。公共施設については、路線バス\*等で、おおむねバスアクセス\*が可能となっている。

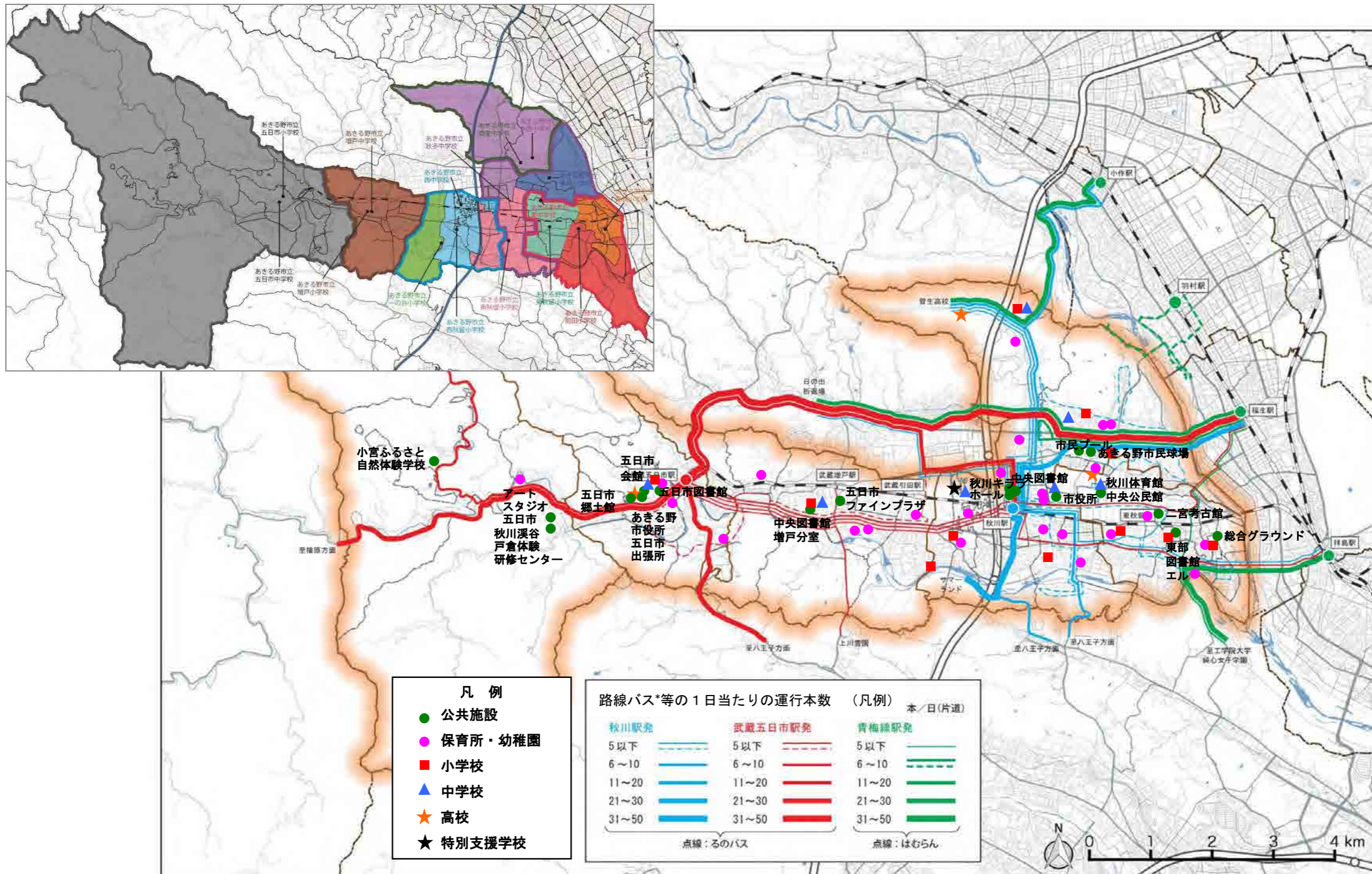


図 2-25 あきる野市内の主な公共施設・学校





6) 病院・商業施設

○病院や商業施設は、おおむね平坦部に立地しており、五日市地区以西ではほとんど立地していない。秋川駅周辺や日の出町のイオンモール、福生駅など、路線バス\*等で到達することも可能な施設があるが、公共交通のネットワークから外れている施設も多い。

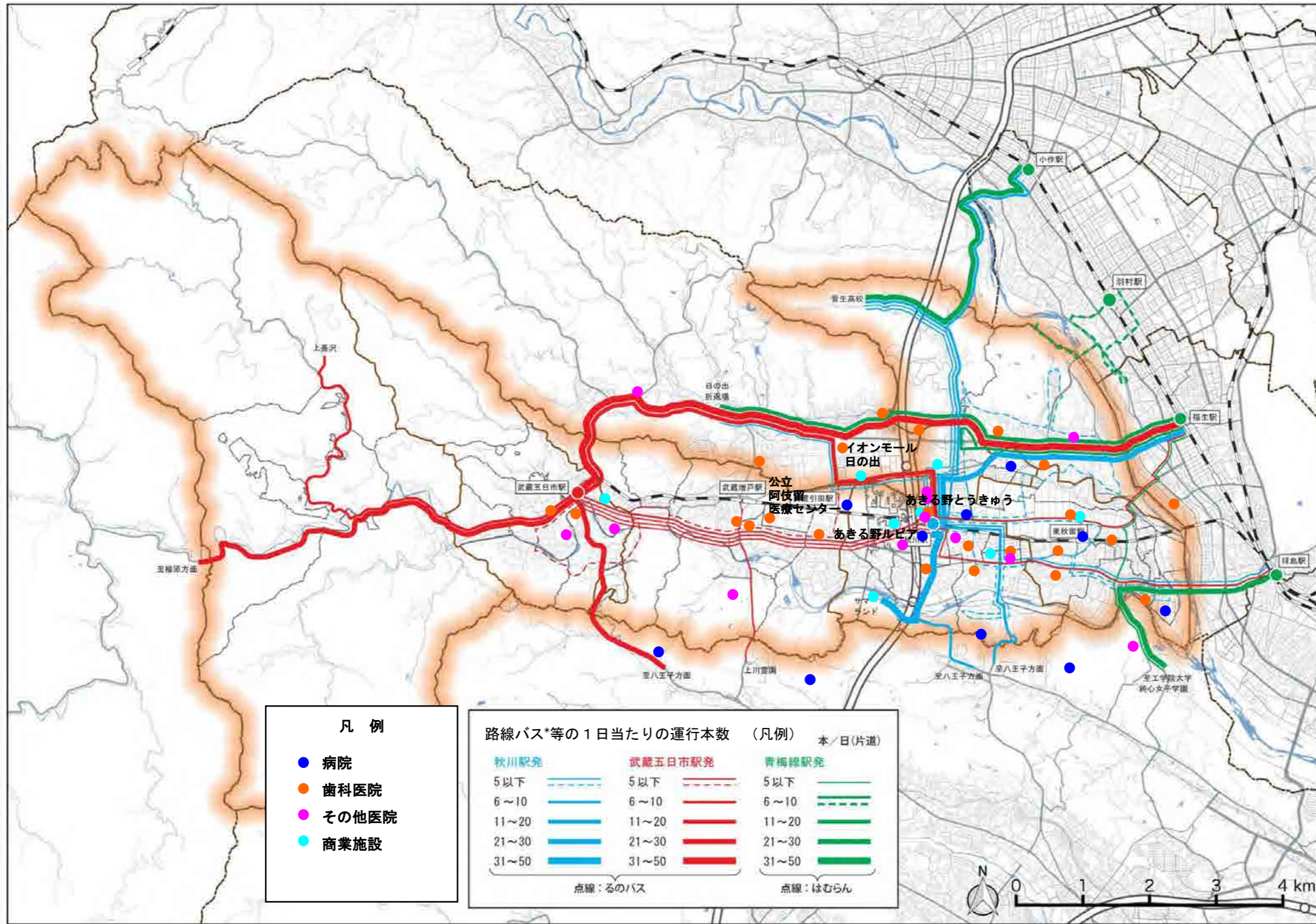


図 2-26 あきる野市内の主な病院・商業施設



7) 観光資源\*

○観光資源\*は、東京サマーランドのほか、秋川渓谷や各地のキャンプ場など、良好な自然環境を背景としたスポットが中心となっており、トレッキング等のレジャーが楽しめる。平坦部の秋川沿いへのバス路線はほとんど存在しないが、五日市地区以西のスポットへは路線バス\*で到達することが可能な場所も多い。

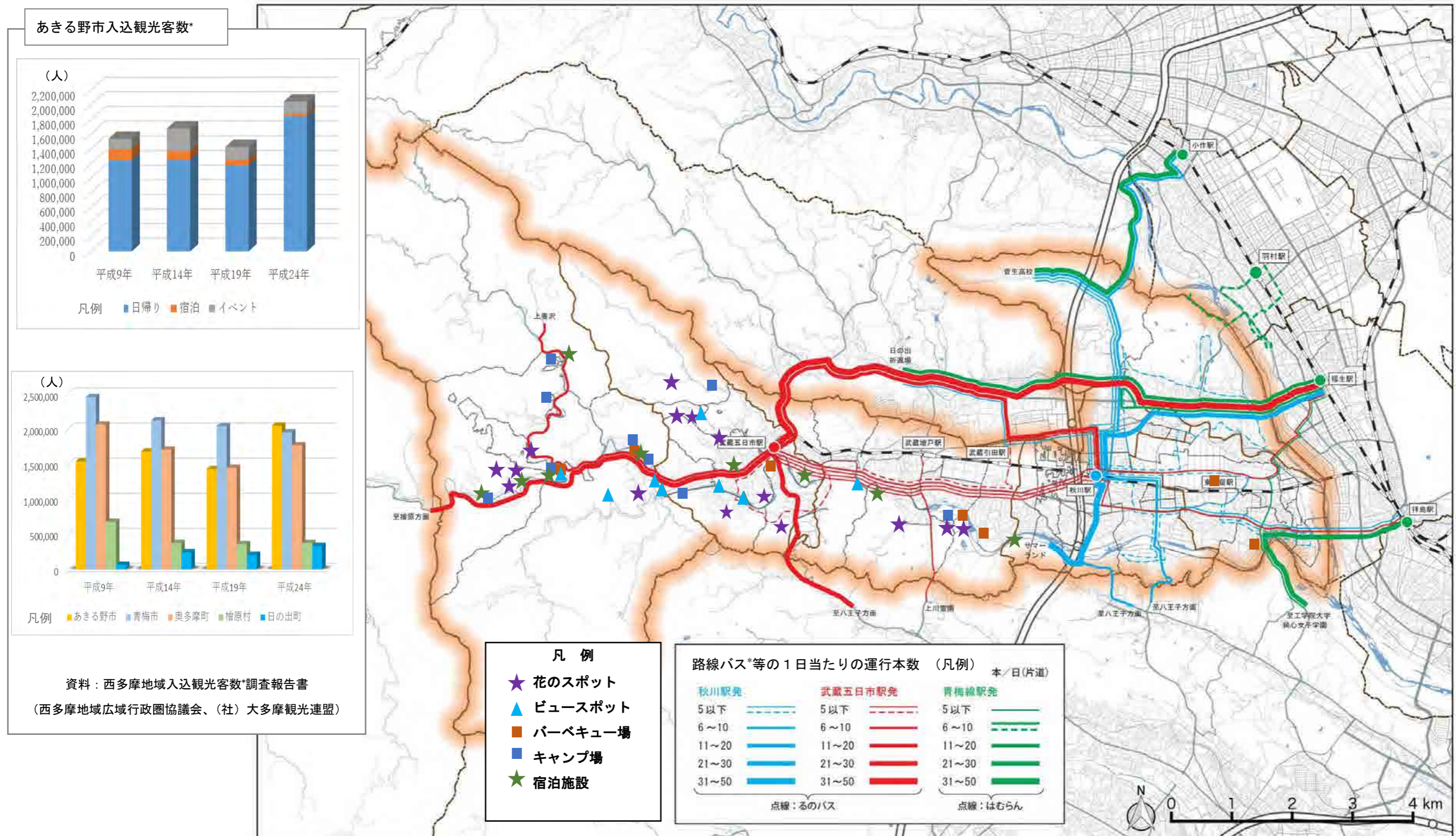
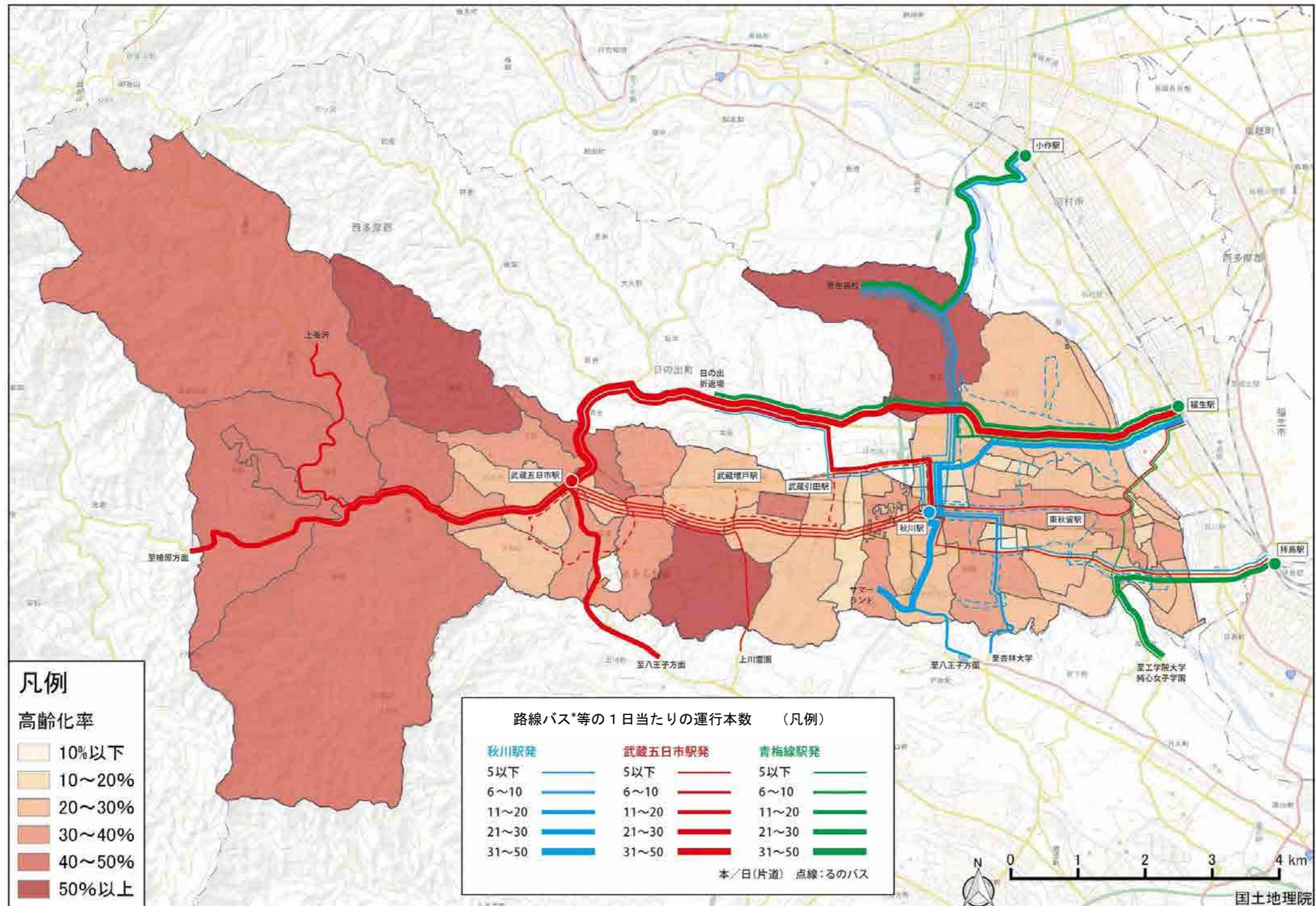


図 2-27 あきる野市内の主な観光資源\*



8) バスネットワークと高齢化率

○路線バス\*のネットワークと字\*別高齢化率の状況を見ると、高齢化率の高い地区の一部で路線バス\*が運行していない状況である。



資料：住民基本台帳（高齢化率：平成28年8月末現在）

図 2-28 あきる野市内のバスネットワークと高齢化率



9) 現況路線の利用状況等

(1) るのバスルート別の利用者数の推移

○るのバスの利用状況を見ると、2002（平成14）年10月以降、1日当たり11本の運行が続いており、利用者数は横ばいから微増傾向にある。

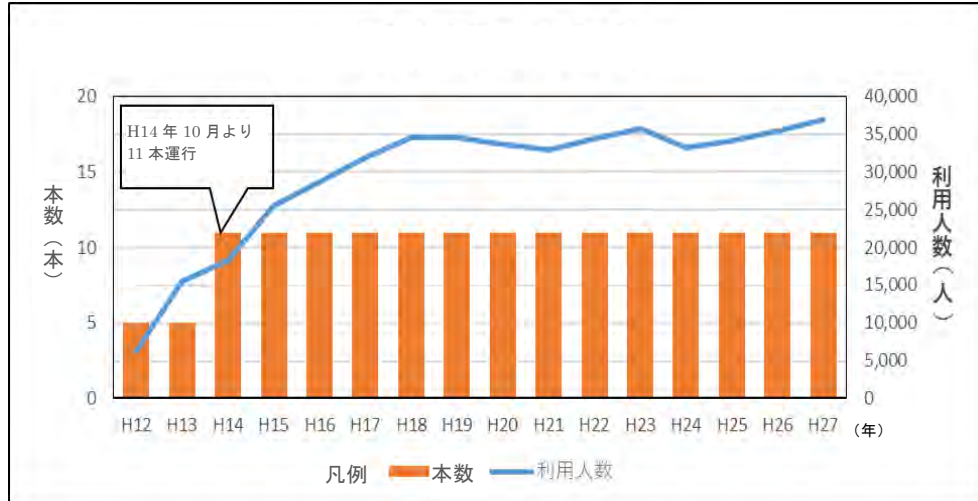


図 2-29 るのバスの利用者数の推移

○近年の利用者数について、ルート別に見ても、大幅な減少傾向や増加傾向はみられず、全てのルートで横ばい又は微増である。

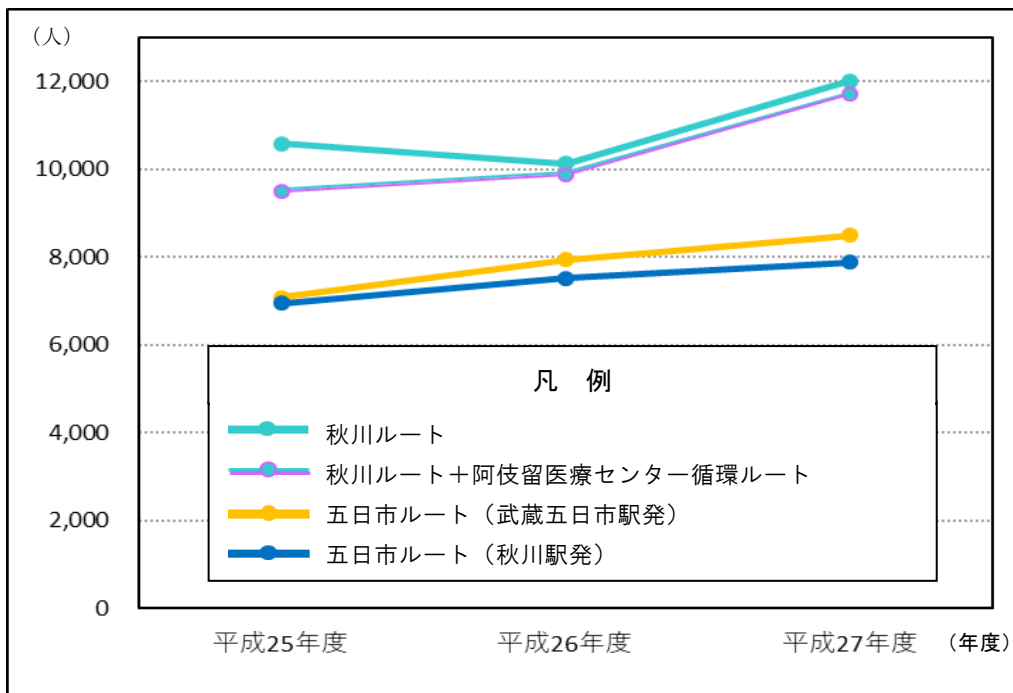


図 2-30 るのバスのルート別利用者数の推移

## (2) るのバス便別乗車人員

○るのバスは、全ルート合わせて1日11本運行し、各便の乗車人員は8~20人である。  
 ○第1便は、通勤時間帯にもかかわらず、JR五日市線と平行して走行しているため、乗車人員が少ない。  
 ○秋川ルートは10時までの需要が多く、時間帯が遅くなるに従い需要が減少する。  
 ○終バス時間は、秋川ルートは16時台、五日市ルート（秋川駅発）が18時台と早いことから、通勤需要を取り込むことは難しいと考えられる。

| 便  | ルート | 出発駅   | 到着駅   | 出発時刻  | 年間乗客数(人) |        |        |       | 日平均乗客数(人) |        |        |      |
|----|-----|-------|-------|-------|----------|--------|--------|-------|-----------|--------|--------|------|
|    |     |       |       |       | 平成25年度   | 平成26年度 | 平成27年度 | 平均    | 平成25年度    | 平成26年度 | 平成27年度 | 平均   |
| 1  | ■   | 武蔵五日市 | 秋川    | 7:22  | 1,965    | 2,374  | 2,730  | 2,356 | 8.1       | 9.7    | 11.2   | 9.7  |
| 2  | ■   | 秋川    | 秋川    | 7:57  | 4,880    | 5,185  | 6,137  | 5,401 | 20.0      | 21.2   | 25.2   | 22.1 |
| 3  | ■   | 秋川    | 秋川    | 9:45  | 5,286    | 5,233  | 6,395  | 5,638 | 21.7      | 21.4   | 26.2   | 23.1 |
| 4  | ■   | 秋川    | 武蔵五日市 | 11:11 | 2,211    | 2,151  | 2,095  | 2,152 | 9.1       | 8.8    | 8.6    | 8.8  |
| 5  | ■   | 武蔵五日市 | 秋川    | 11:49 | 3,149    | 3,561  | 3,638  | 3,449 | 12.9      | 14.5   | 14.9   | 14.1 |
| 6  | ■   | 秋川    | 秋川    | 12:25 | 4,673    | 4,745  | 5,613  | 5,010 | 19.2      | 19.4   | 23.0   | 20.5 |
| 7  | ■   | 秋川    | 秋川    | 14:07 | 3,287    | 3,252  | 3,503  | 3,347 | 13.5      | 13.3   | 14.4   | 13.7 |
| 8  | ■   | 秋川    | 武蔵五日市 | 15:35 | 2,831    | 2,851  | 3,064  | 2,915 | 11.6      | 11.6   | 12.6   | 11.9 |
| 9  | ■   | 武蔵五日市 | 秋川    | 16:13 | 1,959    | 2,002  | 2,121  | 2,027 | 8.0       | 8.2    | 8.7    | 8.3  |
| 10 | ■   | 秋川    | 秋川    | 16:50 | 1,997    | 1,644  | 2,102  | 1,914 | 8.2       | 6.7    | 8.6    | 7.8  |
| 11 | ■   | 秋川    | 武蔵五日市 | 18:20 | 1,901    | 2,509  | 2,715  | 2,375 | 7.8       | 10.2   | 11.1   | 9.7  |

| ルート | 便平均乗車人員 | 時間区分別平均乗車人員(人) |        |       |
|-----|---------|----------------|--------|-------|
|     |         | 10時まで          | 10~16時 | 16時以降 |
| ■   | 14.9    | 23.1           | 13.7   | 7.8   |
| ■   | 10.7    | 9.7            | 14.1   | 8.3   |
| ■   | 10.1    | —              | 10.4   | 9.7   |
| ■   | 21.3    | 22.1           | 20.5   | —     |

| 凡 例              |     |      |        |             |        |      |
|------------------|-----|------|--------|-------------|--------|------|
| ルート名             | 色 別 | 系統番号 | 起 点    | 経 由 地       | 終 点    | km   |
| 秋川ルート            | ■   | 49   | 秋川駅    | 中央公民館・秋川体育館 | 秋川駅    | 27.4 |
| 五日市ルート(武蔵五日市駅発)※ | ■   | 49-2 | 武蔵五日市駅 | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 12.2 |
| 五日市ルート(秋川駅発)     | ■   | 49-3 | 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 武蔵五日市駅 | 12.2 |
| 阿伎留医療センター循環ルート   | ■   | 49-4 | 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 4.7  |

※武蔵五日市駅722発は、五日市出張所入口がスクールゾーンのため通過となります。

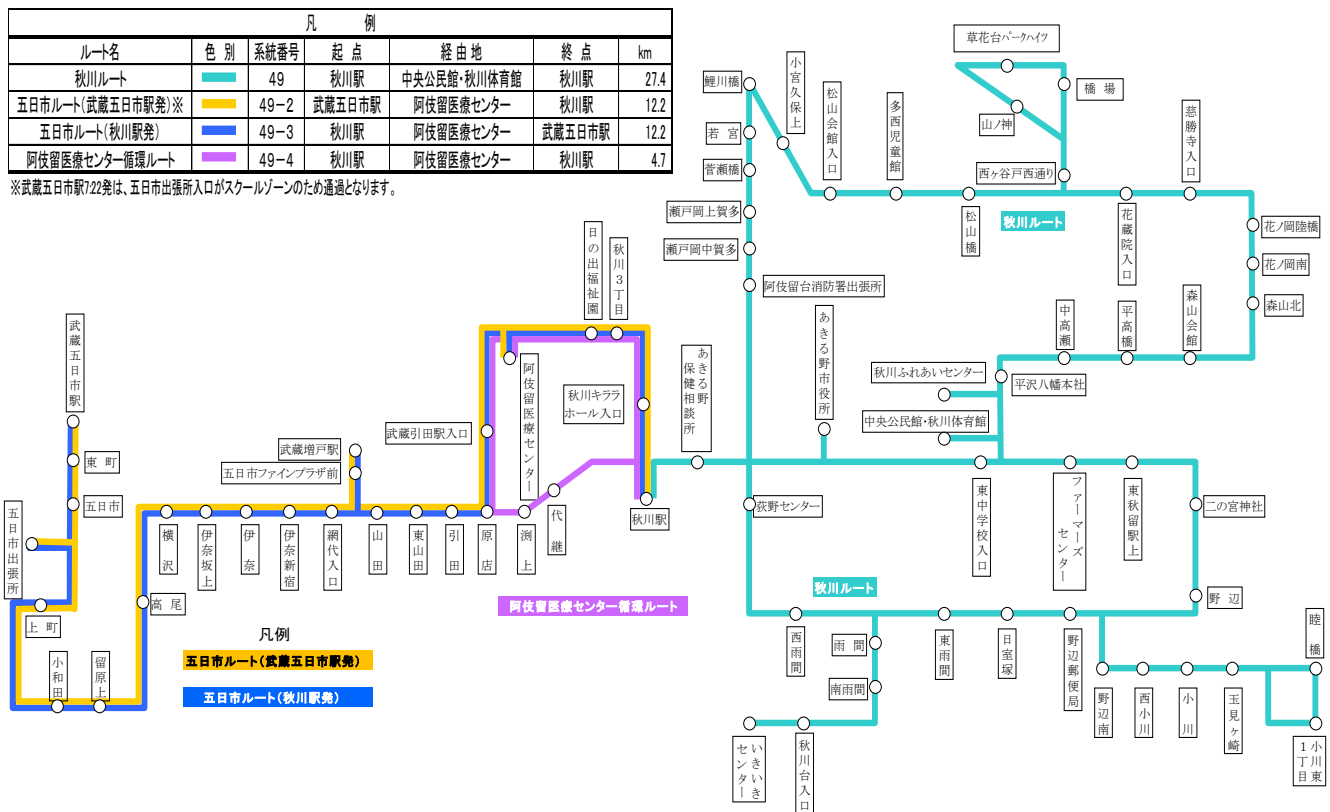


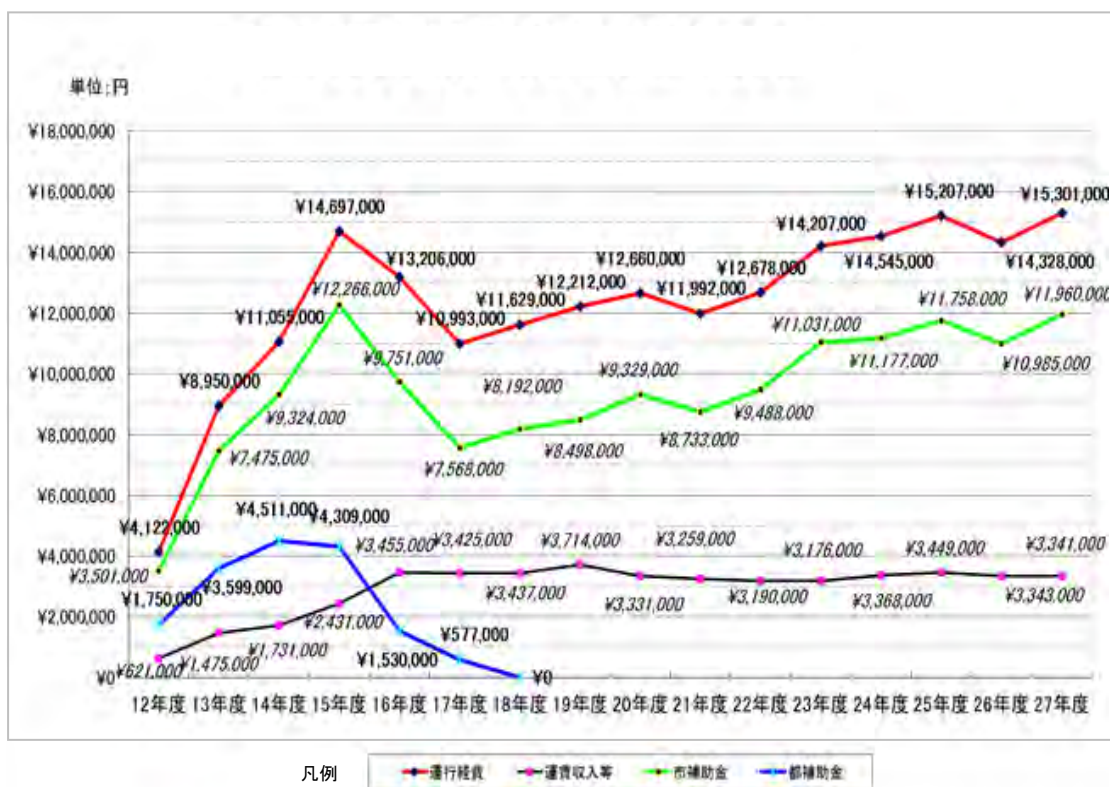
図 2-31 るのバスルートと便別利用状況



### (3) るのバスの経営状況

○るのバスの経費の推移を見ると、運賃収入が横ばいにもかかわらず、2011（平成23）年から新規車両の減価償却費\*が加わったこともあり、運行経費は増加傾向にある。

○運行経費から運賃収入を差し引いた額を市補助金で賄っているが、減価償却費\*が発生する2011（平成23）年度以降は、おおむね年間11,000,000～12,000,000円で推移している。



- ※ 市補助金は、都補助金を含む。
- ※ 運賃収入については、2005（平成17）年度から回数券を販売しているため、乗車数と金額に差が生じている。
- ※ 2011（平成23）年度から新車両償却費を含む。

図 2-32 るのバス経費の推移

#### (4) るのバス運行単価の算出

○運行経費は、営業距離に比例すると考えられるが、減価償却費\*や人件費といった固定費があることから、本来であれば、バスの導入台数に応じて、階段状に推移すると考えられる。

○今回の分析では、経費全体での距離当たり運行単価を算出した。その結果、るのバスの運行経費は3年間の平均で、1日当たり約61,000円、運行距離1km当たり約279円であった。

| ルート   | 起点     | 経由地         | 終点     | 延長(km) | 便数 | 運行距離(km) |
|---|--------|-------------|--------|--------|----|----------|
|  | 秋川駅    | 中央公民館・秋川体育館 | 秋川駅    | 27.40  | 5  | 137.00   |
|  | 武蔵五日市駅 | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 12.22  | 3  | 36.66    |
|  | 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 武蔵五日市駅 | 12.22  | 3  | 36.66    |
|  | 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 4.69   | 2  | 9.38     |












| 年度     | 運行経費(円)    | 平日日数(日) | 日当たり運行経費(円) | km当たり運行経費(円/km) |
|--------|------------|---------|-------------|-----------------|
| 平成25年度 | 15,207,000 | 244     | 62,323.8    | 284.4           |
| 平成26年度 | 14,328,000 | 245     | 58,481.6    | 266.9           |
| 平成27年度 | 15,301,000 | 244     | 62,709.0    | 286.2           |
| 平均     | 14,945,333 | 244.33  | 61,167.8    | 279.1           |

図 2-33 るのバス運行単価












#### (5) るのバス便別収入及び運行経費

○便別の運行経費は、運行距離が長い秋川ルートで便当たり約7,500~9,000円必要であるが、運賃収入は、乗車人数が多い便で約2,300円、乗車人数が少ない便で約800円となっている。

○五日市ルートでは、便当たりの運行経費が約3,400円に対し、運賃収入は1,000円前後である。

|    | ルート   | 運行距離(km) | 乗車人数(人/日) | 運賃収入(円/日) |
|----|---|----------|-----------|-----------|
| 1  |  ※ | 11.66    | 9.7       | 970       |
| 2  |    | 32.09    | 22.1      | 2,210     |
| 3  |    | 27.40    | 23.1      | 2,308     |
| 4  |    | 12.22    | 8.8       | 881       |
| 5  |    | 12.22    | 14.1      | 1,412     |
| 6  |    | 32.09    | 20.5      | 2,051     |
| 7  |    | 27.40    | 13.7      | 1,370     |
| 8  |    | 12.22    | 11.9      | 1,193     |
| 9  |    | 12.22    | 8.3       | 830       |
| 10 |    | 27.40    | 7.8       | 784       |
| 11 |    | 12.22    | 9.7       | 972       |
| 合計 |   | 219.14   | 149.8     | 14,980    |

| 便  | ルート  | 運行距離(km) | 想定される運行経費(円/日) |
|----|--|----------|----------------|
| 1  |  ※ | 11.66    | 3,254.6        |
| 2  |    | 32.09    | 8,957.2        |
| 3  |    | 27.40    | 7,648.1        |
| 4  |    | 12.22    | 3,410.9        |
| 5  |    | 12.22    | 3,410.9        |
| 6  |    | 32.09    | 8,957.2        |
| 7  |    | 27.40    | 7,648.1        |
| 8  |    | 12.22    | 3,410.9        |
| 9  |    | 12.22    | 3,410.9        |
| 10 |    | 27.40    | 7,648.1        |
| 11 |    | 12.22    | 3,410.9        |
| 合計 |  | 219.14   | 61,167.8       |

※武蔵五日市駅7:22発は、五日市出張所入口がスクールゾーンのため通過となります。

図 2-34 るのバスの便別収入及び運行経費

(6) るのバスルート別収支結果

- 秋川ルートは、運行距離が長い割に、均一料金を採用しているため、料金収入が距離に応じて上がらず、採算性が低い。
- 五日市ルートでは、運行距離が秋川ルートの約半分であるため、均一料金であっても、秋川ルートに比べて採算性がやや高い。
- 実際に運賃収入を運行距離で除した収入単価では、五日市ルートが 80～90 円程度であるのに対し、秋川ルートでは 50～70 円程度である。

|   | 想定される<br>運行経費(円/日) | 想定される<br>運行経費(円/年) | 乗車人数<br>(人) | 収入<br>(円) | 収 支<br>(円) |
|---|--------------------|--------------------|-------------|-----------|------------|
|  | 22,886             | 5,591,745          | 10,900      | 1,089,967 | -4,501,778 |
|  | 10,051             | 2,455,742          | 7,833       | 783,300   | -1,672,442 |
|  | 10,207             | 2,493,837          | 7,443       | 744,267   | -1,749,570 |
|  | 17,869             | 4,365,915          | 10,411      | 1,041,100 | -3,324,815 |

|   | 運賃収入<br>(円/日) | 収入単価<br>(円/km) |
|---|---------------|----------------|
|    | 4,461         | 54.3           |
|    | 3,211         | 91.8           |
|   | 3,046         | 83.1           |
|  | 4,261         | 66.4           |

図 2-35 るのバスルート別収支

## (7) るのバスにおける採算性向上の方向性

### ① 均一運賃を値上げする、又は対距離運賃を導入する

- 運賃増加策は、収入増につながる可能性もあるが、利用者にとっては負担増になり、需要が減少することも考えられる。
- るのバスは、自動車を運転できない高齢者等にとっての生活の足になっているが、シルバーパス\*が適用されていないことから、運賃負担増は、生活行動を制限することにつながる可能性がある。

### ② 便数の増加や運行時間の延長等サービス水準を向上させる

- 公共交通機関の利用者サービス水準は、運賃、運行頻度、運行時間帯等によるが、運賃については、現在 100 円/回で運行されていることから、これ以上の値下げをしても需要増加につながる可能性は低い。
- 運行頻度の増加は、車両の増加とドライバー人件費の増加につながり、また、運行時間帯の延長もドライバー人件費の増加につながることから、需要増加以上に経費が増加する可能性がある。

### ③ 路線再編による経費の削減

- 本市の病院や商業施設等、日常的な訪問先は、JR五日市線近傍に集中しているため、駅から離れた地域間のバス需要は多くないと考えられる。
- 循環ルートを見直し、不便地域と秋川駅の2地点間輸送にするなど、路線再編を行い、運行距離を短縮する。ただし、導入車両の状況によっては、減価償却費\*や人件費等の固定費があることから、経費削減につながらない可能性がある。

### ④ 需要規模に応じた新たな交通手段の導入

- 各地域における需要規模や目的地を基に、需要が多い地域ではバス運行を継続し、需要規模が小さい地域や路線では、運行経費が安価な交通手段を導入する等、需要規模に応じた交通手段の導入を図る。
- 需要規模の小さい交通に対応する交通手段は、バスよりも運行経費が高い場合もあり、見直しには詳細な検討が必要である。

#### 10) サービス水準の急激な低下の可能性

本市を運行する路線バス\*は、周辺に立地する大学や高校等の通学需要に対応するために運行されている路線が多いことが特徴である。

通学需要は輸送量が安定しており、定期的な需要であることから、輸送効率が良好であることが特徴であり、通勤通学時間帯を中心に、まとまった需要を運ぶためにサービス水準も高くなる場合が多く、本市内の路線も、本市や八王子市に立地する学校と、JR五日市線秋川駅やJR青梅線の福生駅、小作駅等と結ぶ路線が設定されている。

一方、少子化を背景に、郊外部に立地する学校が、通学の利便性がより高い都心方面に移転する動きがみられる。本市内のバス路線に関連するものとしては、杏林大学の移転により、拝島駅～あきる野市南部～杏林大学を結ぶ2系統が大幅に減便され、沿線の利便性が大幅に低下した。また、福生駅～あきる野市東南部～純心女子学園を結ぶ路線についても、拝島駅南口駅前広場の整備により、拝島駅発着に変更となり、一部区間で大幅な減便が行われ、利便性が急激に低下している。

今後も大学移転やこれらに伴うスクールバスの運行形態の変化により、一般の路線バス\*のサービス水準が急激に下がる可能性がある。

## 11) るのバスにおける収入の将来予測

- るのバスの利用者は、沿線人口\*の減少に伴い、減少すると予測される。
- 移動手段の自動車から公共交通機関への転換、高齢者割合の増加などに伴う需要の増加については、平成 27 年度市民意識調査の結果、現在の公共交通機関のサービス水準から、期待はできないと予測される。
- そのため、運賃収入は今後継続して減少し、運行経費との差を賄う運行補助金の額は、今後も増加すると予測される。

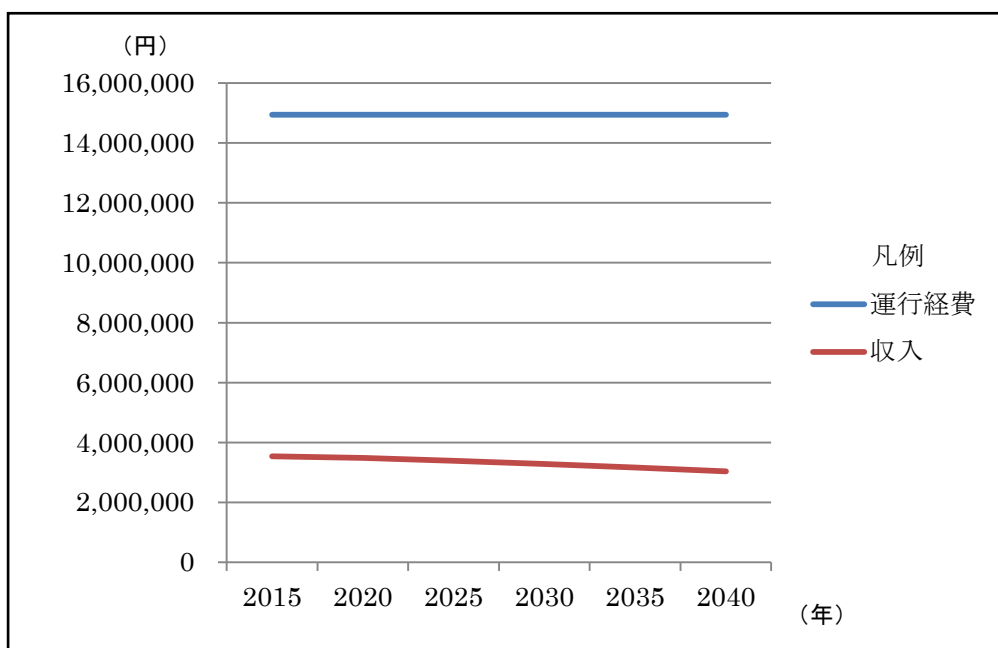


図 2-36 るのバスにおける収入の将来予測

## 12) 現行のるのバスルートにおける車種別 CO<sub>2</sub> 排出量の試算

○現行のるのバスルートにおいて、現行の車種（日野ポンチョ）と他の車種を運行した場合の車種別の CO<sub>2</sub> 排出量を試算すると、利用者数を確保できれば、定員の多い車種の方が、乗客 1 人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量は低くなる。

### ■るのバスルートの概要

| ルート    |             |        | 距離(km) | 本数 | 総走行距離(km) |
|--------|-------------|--------|--------|----|-----------|
| 起点     | 経由地         | 終点     |        |    |           |
| 秋川駅    | 中央公民館・秋川体育館 | 秋川駅    | 27.4   | 5  | 137.0     |
| 武蔵五日市駅 | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 11.7   | 1  | 11.7      |
| 武蔵五日市駅 | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 12.2   | 2  | 24.4      |
| 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 武蔵五日市駅 | 12.2   | 3  | 36.6      |
| 秋川駅    | 阿伎留医療センター   | 秋川駅    | 4.7    | 2  | 9.4       |
|        |             |        |        |    | 219.1     |

### ■車種別CO<sub>2</sub>排出量 (環境省 経済産業省マニュアル)

| 車両      | 車種            | 燃料   | 燃費<br>(kl/km)<br>(LPG:t/kl) | 燃料使用量 =<br>燃費×走行距離<br>(t,kl,千Nm) | 単位発熱量<br>(GJ/t,GJ/KJ,<br>GJ/千mi) | 排出係数<br>(tC/GJ) | 44/12  | CO <sub>2</sub> 排出量<br>(tCO <sub>2</sub> ) |
|---------|---------------|------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------|--------|--|
| 小型バス車両  | 日野ポンチョ        | 軽油   | 0.0065                      | 33707.7                          | 37.7                             | 0.0187          | 3.6667 | 87133.1                                    |
| ワンボックス車 | トヨタハイエース      | 軽油   | 0.01020                     | 21480.4                          | 37.7                             | 0.0187          | 3.6667 | 55526.0                                    |
| "       | "             | ガソリン | 0.00950                     | 23063.2                          | 34.6                             | 0.0183          | 3.6667 | 53544.8                                    |
| タクシー車両  | トヨタクラウンコンフォート | LPG  | 0.01931                     | 11348.5                          | 50.8                             | 0.0161          | 3.6667 | 34032.9                                    |

CO<sub>2</sub>排出量 (tCO<sub>2</sub>) = (燃料の種類ごとに) 燃料消費量 (t,kl,千Nm) ×単位発熱量 (GJ/t,GJ/KJ,GJ/千mi) ×排出係数 (tC/GJ) ×44/12

「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver.4.2 (平成28年4月) 環境省・経済産業省」を用いて算出

各車両の燃費は、国土交通省資料(平成28年3月)から

### ■車種別CO<sub>2</sub>排出量 (国交省資料)

| 車両      | 車種            | 燃料   | CO <sub>2</sub> 排出量<br>(gCO <sub>2</sub> /km) | 219.1km走行時CO <sub>2</sub> 排出量<br>(tCO <sub>2</sub> ) | 備考         |
|---------|---------------|------|---|--|------------|
| 小型バス車両  | 日野ポンチョ        | 軽油   | 398   | 87201.8  |            |
| ワンボックス車 | トヨタハイエース      | 軽油   | 254   | 55651.4  | JC08モード    |
| "       | "             | ガソリン | 244   | 53460.4  | JC08モード    |
| タクシー車両  | トヨタクラウンコンフォート | LPG  | 171   | 37466.1  | JC10・15モード |

↑国土交通省資料(平成28年3月)から

### ■車種別燃費

| 車種            | 燃料   | 燃費(l/km) |
|---------------|------|----------|
| 日野ポンチョ        | 軽油   | 6.50     |
| トヨタハイエース      | 軽油   | 10.20    |
| "             | ガソリン | 9.50     |
| トヨタクラウンコンフォート | LPG  | 9.80     |

国土交通省資料(平成28年3月)から

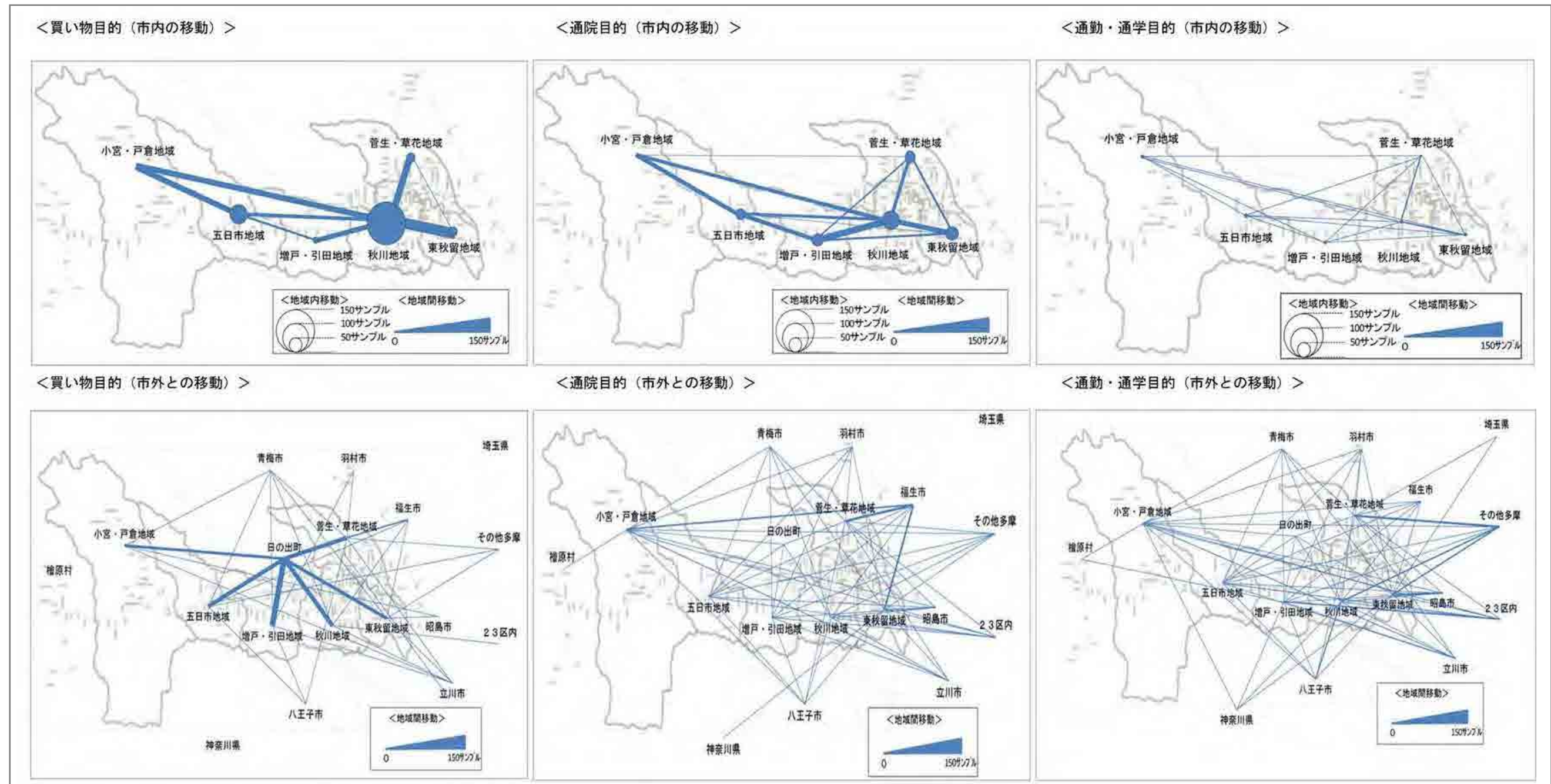




### 3. 平成 27 年度市民意識調査の分析

#### 3.1. 地域別の市民の移動

- 市民の移動実態について、1 回答を 1 サンプルとし、円の大きさや線の太さにより、下図に示した。
- 買い物目的の移動では、市内は秋川地域と目的地とする流動が各地域から最も多く、市外では日の出町への流動が各地域から多くみられる。
- 通院目的の移動では、市内では秋川地域を目的地とする流動が比較的大きいが、小宮・戸倉地域を除く各地域を目的地とする流動も少なくない。
- 通勤・通学目的の移動では、市内では特に特徴的な動きはみられないが、菅生・草花地域や秋川地域、東秋留地域から、市外への流動が比較的多くみられる。



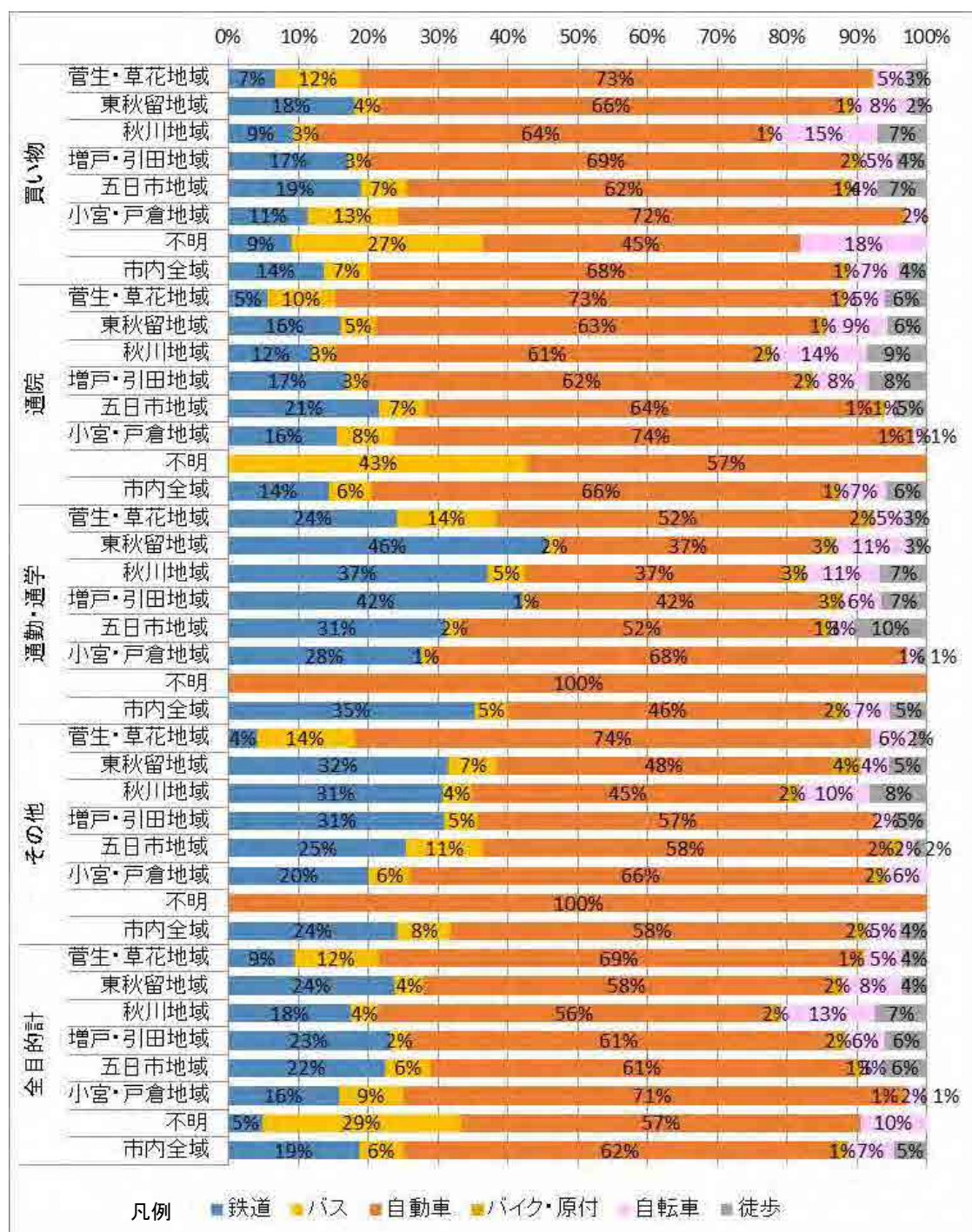
資料：あきる野市地域交通利用に関する市民意識調査結果

図 3-1 市民の移動実態



### 3.2.地域別公共交通の利用状況

○通勤・通学では公共交通機関の利用割合が高いが、その他の目的では、自動車利用が過半数以上を占めている状況にある。

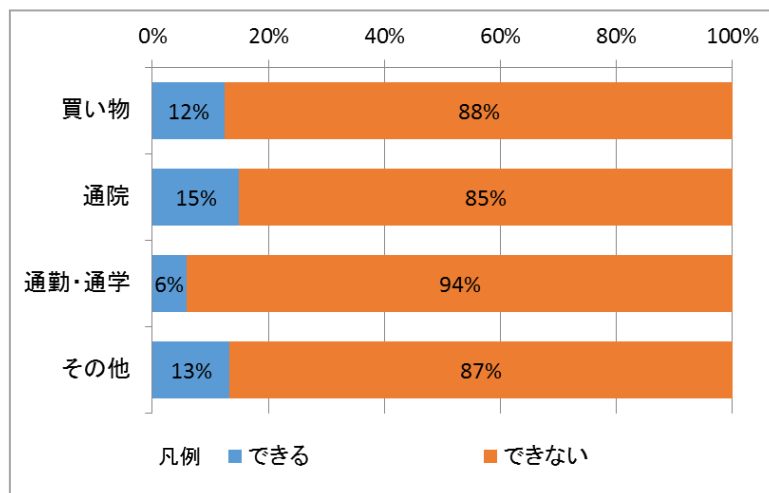


資料：あきる野市地域交通利用に関する市民意識調査結果

図 3-2 代表交通手段の比率（市民全般）

### 3.3.地域別公共交通の利用意向

○通勤・通学を除く、全ての目的行動において、代表交通手段として自動車が多く選択されているが、全ての目的において、約9割が自動車から公共交通機関への転換は「できない」と回答している。



資料：あきる野市地域交通利用に関する市民意識調査結果

図 3-3 移動目的別に見た公共交通の利用可能性の自己評価結果

### 3.4.各指標における許容水準

○2015（平成 27）年度に実施した市民意識調査では、次の6項目についての満足度調査が行われている。各地区の公共交通の便利さを把握するため、これらを指標とする。  
 ○不満足が過半数を超えない水準を、許容できる範囲と仮定し、各項目の「許容水準」として設定した。

<最寄り駅への所要時間>

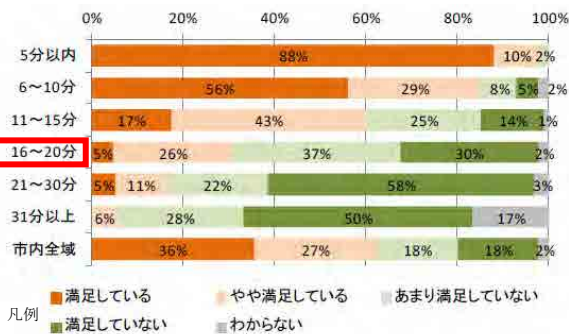


図 最寄り駅への所要時間帯別に見た満足度構成

<最寄りバス停への所要時間>

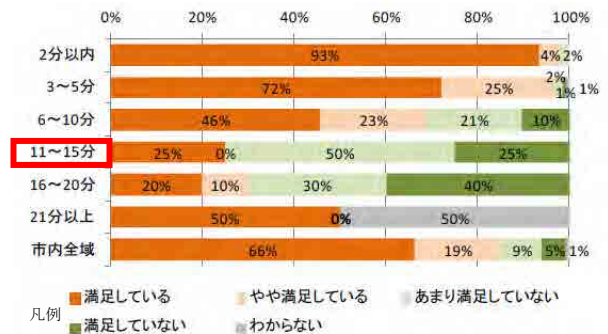


図 最寄りバス停への所要時間帯別に見た満足度構成

<最寄りバス停を発車するバスの運行間隔>

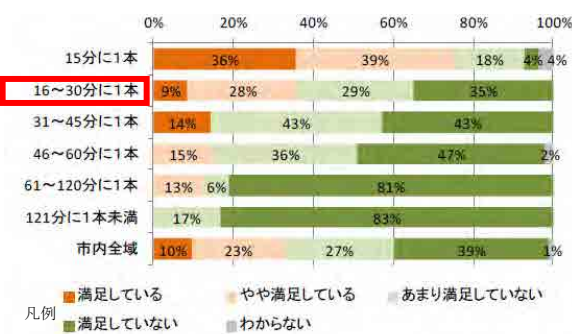


図 最寄りバス停のバスの運行間隔別に見た満足度構成

<最寄りバス停を発車するバスの所要時間>

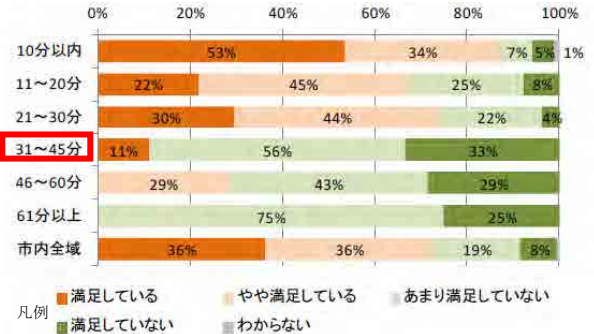


図 最寄りバス停のバスの所要時間別に見た満足度構成

<最寄りバス停を発車するバスの運賃>

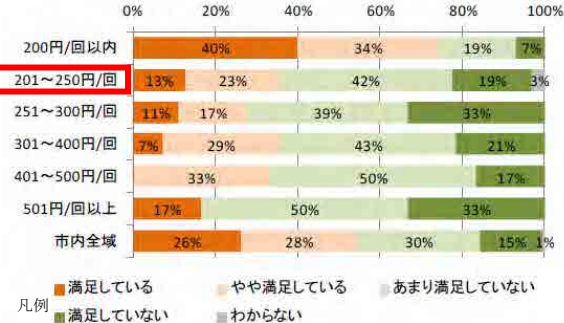


図 最寄りバス停からの運賃別に見た満足度構成

<最寄りバス停から目的地までの遅延状況>

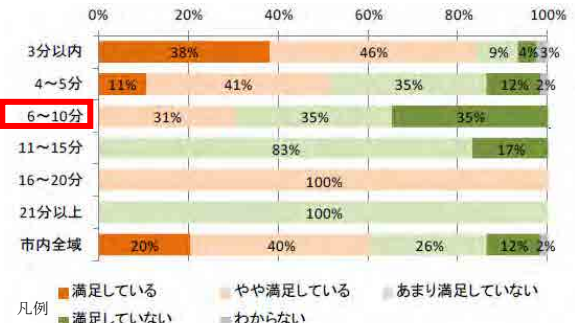


図 最寄りバス停からの遅延状況別に見た満足度構成

資料：あきる野市公共交通利用に関する市民意識調査結果

図 3-4 各指標における許容水準

○前述の定義に従い、各指標の許容水準を設定すると、下表のようになる。

| 指標（調査項目）           | 不満足が過半数を<br>締める水準 | 許容水準 |
|--------------------|-------------------|------|
| 最寄り駅への所要時間         | 16～20分            | 15分  |
| 最寄りバス停への所要時間       | 11～15分            | 10分  |
| 最寄りバス停を発車するバスの運行間隔 | 16～30分            | 15分  |
| 最寄りバス停を発車するバスの所要時間 | 31～45分            | 30分  |
| 最寄りバス停を発車するバスの運賃   | 201～250円          | 200円 |
| 最寄りバス停から目的地までの遅延状況 | 6～10分             | 5分   |

### 3.5.地区別許容水準の達成割合

各項目の許容水準に達している場合は0、達していない場合（許容水準を上回る場合）を1とし、地区別に状況を確認した。全ての地域でバスの運行間隔が許容されておらず、最寄りバス停への所要時間やバスの所要時間は、多くの地区で、許容水準に達している。

各指標の合計値が高いほど、許容される水準に達していない項目が多く、不便と考えられるが、実際には、項目間の重要度に違いがあることから、単純に加算して評価することはできない。

そこで、調査結果を分析し調査項目間の重み付けを行い、公共交通不便地域の抽出を行う。

| 地区         | 満足度調査項目      |                |             |             |       |       |    |
|------------|--------------|----------------|-------------|-------------|-------|-------|----|
|            | 最寄り駅<br>所要時間 | 最寄りバス停<br>所要時間 | バスの<br>運行間隔 | バスの<br>所要時間 | バスの運賃 | 遅延状況  | 合計 |
| 草花         | 1            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 3  |
| 菅生         | 1            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 3  |
| 小川         | 1            | 0              | 1           | 0           | 0     | 1     | 3  |
| 二宮         | 0            | 0              | 1           | 0           | 0     | 1     | 2  |
| 野辺         | 0            | 0              | 1           | 1           | 0     | 0     | 2  |
| 平沢         | 0            | 0              | 1           | 0           | 0     | 0     | 1  |
| 秋川         | 0            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 2  |
| 秋留         | 1            | 0              | 1           | 0           | 1     | データ無し | 3  |
| 雨間・油平      | 0            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 2  |
| 牛沼         | 1            | 1              | 1           | 0           | 0     | データ無し | 3  |
| 上代継・下代継・測上 | 0            | 0              | 1           | データ無し       | データ無し | データ無し | 1  |
| 瀬戸岡        | 0            | 0              | 1           | 0           | 0     | 0     | 1  |
| 原小宮        | 1            | 0              | 1           | 0           | 1     | 1     | 4  |
| 引田         | 0            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 2  |
| 伊奈         | 0            | 0              | 1           | 0           | データ無し | データ無し | 1  |
| 山田         | 0            | 0              | 1           | 0           | 1     | 1     | 3  |
| 小中野・小和田    | 1            | 0              | 1           | 0           | 0     | 0     | 2  |
| 五日市        | 0            | 0              | 1           | 1           | 1     | 0     | 3  |
| 入野・深沢      | 0            | 1              | 1           | 1           | 1     | 0     | 4  |
| 三内・横沢      | 1            | 0              | 1           | 0           | データ無し | 0     | 2  |
| 高尾・綱代      | 1            | 0              | 1           | 0           | 0     | データ無し | 2  |
| 留原・館谷      | 0            | 0              | 1           | 0           | 1     | 1     | 3  |
| 乙津・養沢      | 1            | 0              | 1           | 0           | 1     | 0     | 3  |
| 戸倉         | 1            | 0              | 1           | 0           | 0     | 0     | 2  |

### 3.6.利用者が感じる公共交通不便地域の整理

#### 1) 共分散構造分析\*による重み付け及び推計結果

公共交通機関のサービス水準に影響を与える6指標について、統計的手法による共分散構造分析\*を用い、アンケート調査結果から指標間の重要度を示す「重み付けの値」(重みパラメータ)の推計を行った。

推計に当たっては、最も影響の大きい「バス所要時間の満足度」を固定(1.0)している。

#### ■共分散構造分析\*「重みパラメータ」推計結果(公共交通利用の満足度決定における重要度の関係図)

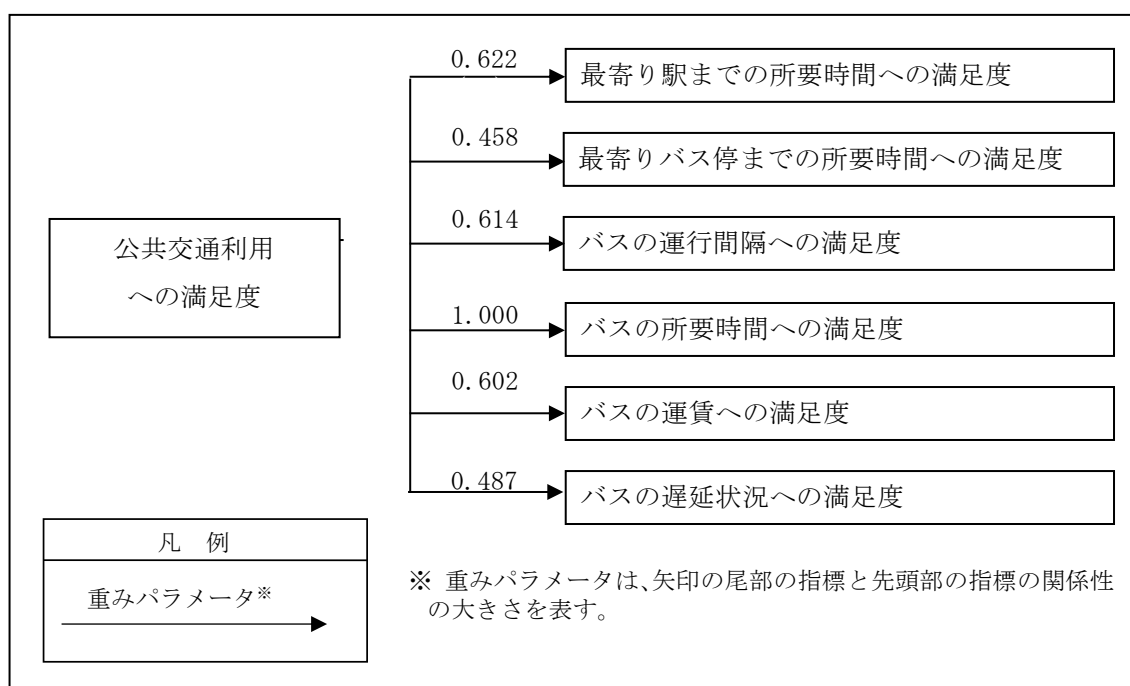


図 3-5 共分散構造分析\* 重みパラメータの推計結果

○アンケート調査の回答結果の水準と推定した重みパラメータを用いて、地区別の公共交通の不便さを分析した。

○表中の数値が大きいほど市民が不便と感じていることから、市民が考える最も不便な地域は、入野地区及び深沢地区という結果となった。

| 地区      | 満足度調査項目      |               |             |             |           |       |       | 不便地域<br>ランキング |
|---------|--------------|---------------|-------------|-------------|-----------|-------|-------|---------------|
|         | 最寄り駅<br>所要時間 | 最寄りバス<br>所要時間 | バスの運<br>行間隔 | バスの所<br>要時間 | バスの運<br>賃 | 遅延状況  | 合計    |               |
| 草花      | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.838 | 4             |
| 菅生      | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.838 | 5             |
| 小川      | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0.487 | 1.723 | 8             |
| 二宮      | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0.487 | 1.101 | 20            |
| 野辺      | 0            | 0             | 0.614       | 1           | 0         | 0     | 1.614 | 12            |
| 平沢      | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 0.614 | 21            |
| 秋川      | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.216 | 17            |
| 秋留      | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.838 | 6             |
| 雨間&油平   | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.216 | 18            |
| 牛沼      | 0.622        | 0.458         | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 1.694 | 11            |
| 上代継&下代継 | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 0.614 | 22            |
| 瀬戸岡     | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 0.614 | 23            |
| 原小宮     | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0.487 | 2.325 | 2             |
| 引田&淵上   | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.216 | 19            |
| 伊奈      | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 0.614 | 24            |
| 山田      | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0.487 | 1.703 | 9             |
| 小中野&小和田 | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 1.236 | 13            |
| 五日市     | 0            | 0             | 0.614       | 1           | 0.602     | 0     | 2.216 | 3             |
| 入野&深沢   | 0            | 0.458         | 0.614       | 1           | 0.602     | 0     | 2.674 | 1             |
| 三内&横沢   | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 1.236 | 14            |
| 高尾&綱代   | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 1.236 | 15            |
| 留原&館谷   | 0            | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0.487 | 1.703 | 10            |
| 乙津&養沢   | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0.602     | 0     | 1.838 | 7             |
| 戸倉      | 0.622        | 0             | 0.614       | 0           | 0         | 0     | 1.236 | 16            |

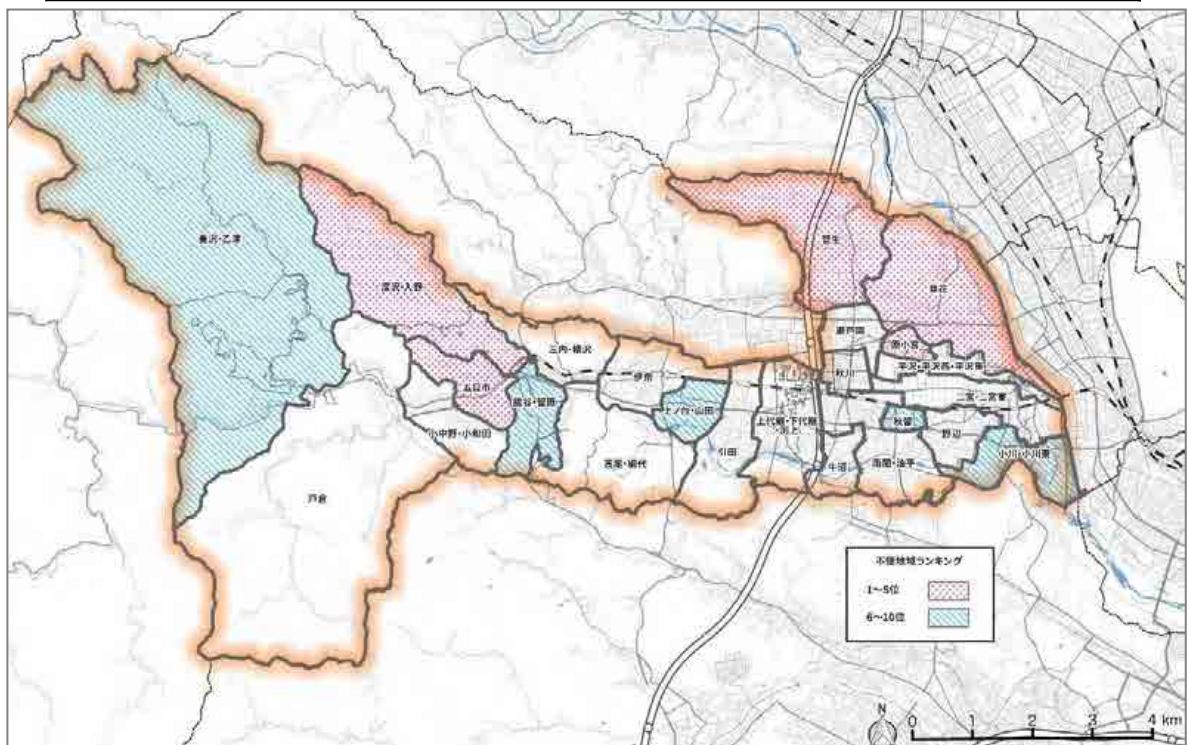


図 3-6 アンケートによる公共交通不便地域ランキング