

公共交通実証実験に関するアンケート調査結果  
【草花折立区域】

令和3年 10月  
株式会社サンビーム

# 目次

1. 区域住民向けアンケート調査 .....	1
1.1 調査概要 .....	1
1.1.1 調査目的.....	1
1.1.2 調査方法 .....	1
1.1.3 調査スケジュール.....	1
1.1.4 回収状況 .....	1
1.2 調査結果 .....	2
1.2.1 回答者属性 .....	2
1) 性別 .....	2
2) 年齢.....	2
3) 世帯構成 .....	3
4) 運転免許所持状況.....	4
5) 自家用車保有状況.....	5
1.2.2 実験運行の認知状況.....	6
1) 実験運行の認知状況.....	6
2) 実験運行の認知方法 .....	7
1.2.3 実験運行の利用状況.....	8
1) 実験運行の利用状況.....	8
2) 実験運行の継続利用状況.....	10
3) 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由.....	11
1.2.4 実験運行利用者の動向 .....	14
1) 最寄りのバス停.....	14
2) 利用目的・目的地 .....	15
3) 乗り継ぎ .....	17
1.2.5 実験運行による日常生活の変化.....	20
1.2.6 定時定路線型交通の有効性・課題.....	22
1) 定時定路線型交通の有効性 .....	22
2) 運賃の妥当性 .....	24
3) 今後に向けての改善点 .....	25
1.2.7 本格導入時の利用意向 .....	27
1.2.8 市の公共交通全般について(自由記述) .....	28
1.3 調査結果のまとめ .....	31
1.3.1 実験運行の認知状況・利用状況 .....	31
1.3.2 実験運行利用者の動向、日常生活の変化.....	31

1.3.3 定時定路線型交通の有効性・課題.....	32
1.3.4 その他.....	32

## 2. 利用者向けアンケート調査.....33

2.1 調査概要.....	33
2.1.1 調査目的.....	33
2.1.2 調査方法.....	33
2.1.3 調査実施期間.....	35
2.1.4 回収状況.....	35
2.2 調査結果.....	36
2.2.1 回答者属性.....	36
1) 乗車日時.....	36
2) 性別.....	36
3) 運転免許所持状況.....	36
4) アンケート回答回数.....	36
2.2.2 実験運行利用者の動向.....	37
1) 実験運行の乗車回数.....	37
2) 実験運行の利用目的、利用停留所.....	37
3) 乗り継ぎ状況.....	39
2.2.3 実験運行による日常生活の変化.....	40
2.2.4 定時定路線型交通の有効性・課題.....	42
1) 定時定路線型交通の有効性.....	42
2) 運賃の妥当性.....	42
3) 実験運行の改善点.....	43
2.2.5 本格導入時の利用意向.....	44
2.2.6 市の公共交通全般について(自由記述).....	44
2.3 調査結果のまとめ.....	45

## 資料編..... 1

【区域住民向けアンケート調査】定時定路線型交通の有効性に関する意見(問 6、自由記述) 原文.....	1
【区域住民向けアンケート調査】あきる野市の公共交通に対する意見(問 10、自由記述) 原文.....	2



# 1. 区域住民向けアンケート調査

## 1.1 調査概要

### 1.1.1 調査目的

あきる野市では、令和2年9月1日から令和3年8月31日までの間、草花折立区域において公共交通実証実験(定時定路線型交通の運行)を実施した。

実証実験による地域住民の生活の変化、実験運行の有効性、課題などを検証するため、草花折立区域の住民に対し、アンケート調査を実施した。

### 1.1.2 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。利用者がいない場合にも世帯内の1人に回答を依頼。

### 1.1.3 調査スケジュール

- 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

### 1.1.4 回収状況

調査票の回収状況を、以下に示す。

表 1-1 アンケート回収状況

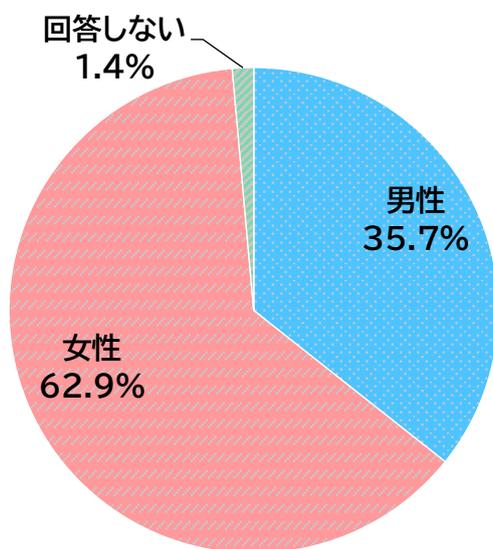
配布数	回収数	回収率
161	70	43.5%

## 1.2 調査結果

### 1.2.1 回答者属性

#### 1) 性別

- 男女ともに回答が得られているが、「女性」が約 63%と多い。

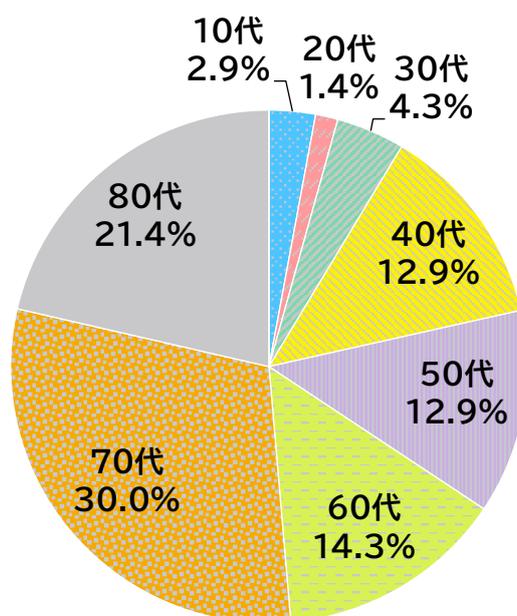


n=70

図 1-1 性別

#### 2) 年齢

- すべての年代から回答が得られているが、70代以上の高齢者が約 51%とやや多い。

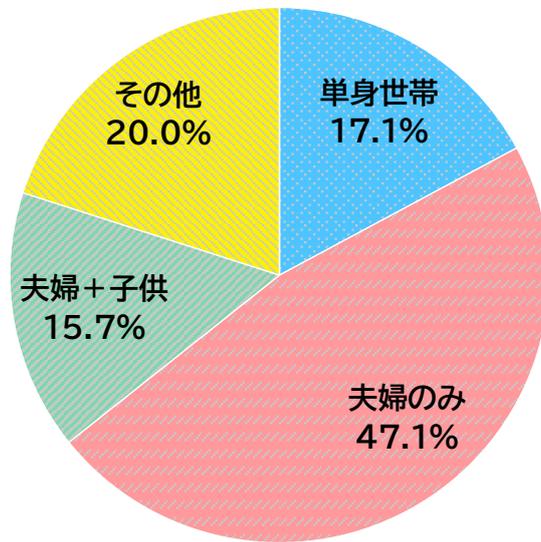


n=70

図 1-2 年齢

### 3) 世帯構成

- すべての世帯構成から回答が得られているが、「夫婦のみ」が約47%でほぼ半数を占める。



n=70

図 1-3 世帯構成

#### 4) 運転免許所持状況

- 運転免許を「持っている」人は、回答者本人で約 69%、同居家族で 60%と最も多い。
  - 一方、運転免許を持っていない人(「持っていたが返納した」、「持っていない」の割合の合計)は、回答者本人で約 31%、同居家族で 40%である。
- 大半の人は、自分や家族の運転で移動できていることが伺えるが、一方で運転できない人(公共交通サービスでカバーすべき人)も存在している。

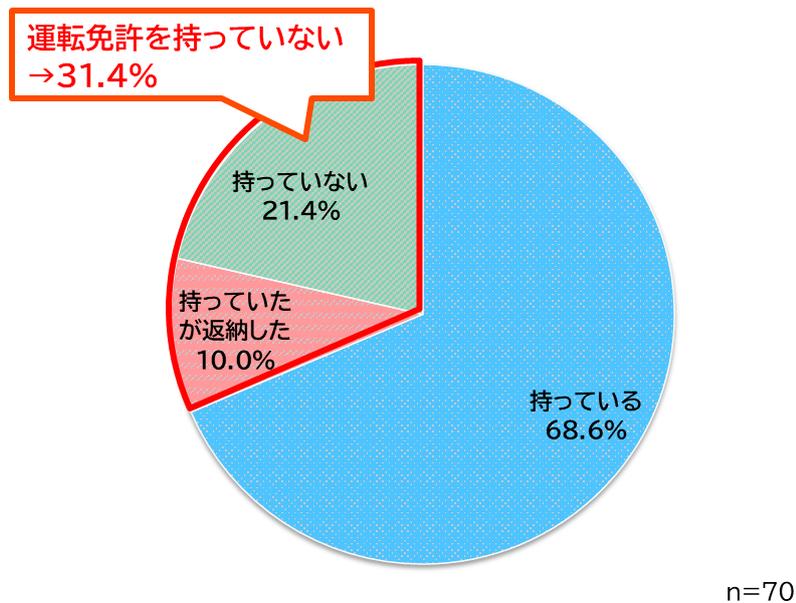


図 1-4 運転免許の免許所持状況(回答者)

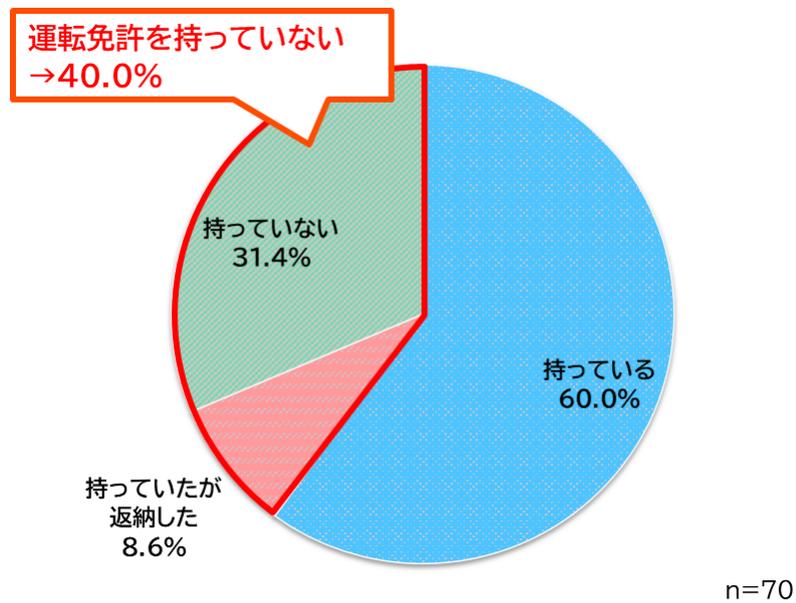


図 1-5 運転免許の所持状況(同居家族)

### 5) 自家用車保有状況

- 保有しているのが最も多いのは「自家用車」(80%)であり、次いで「バイク」が約 23%である。
- 「自家用車」の平均保有台数は 1.6 台、バイクの平均保有台数は 1.8 台である。
- 一方で、「自家用車を持っていたが手放した」という人が約4%、「何も持っていない」という人が約 9%存在している。

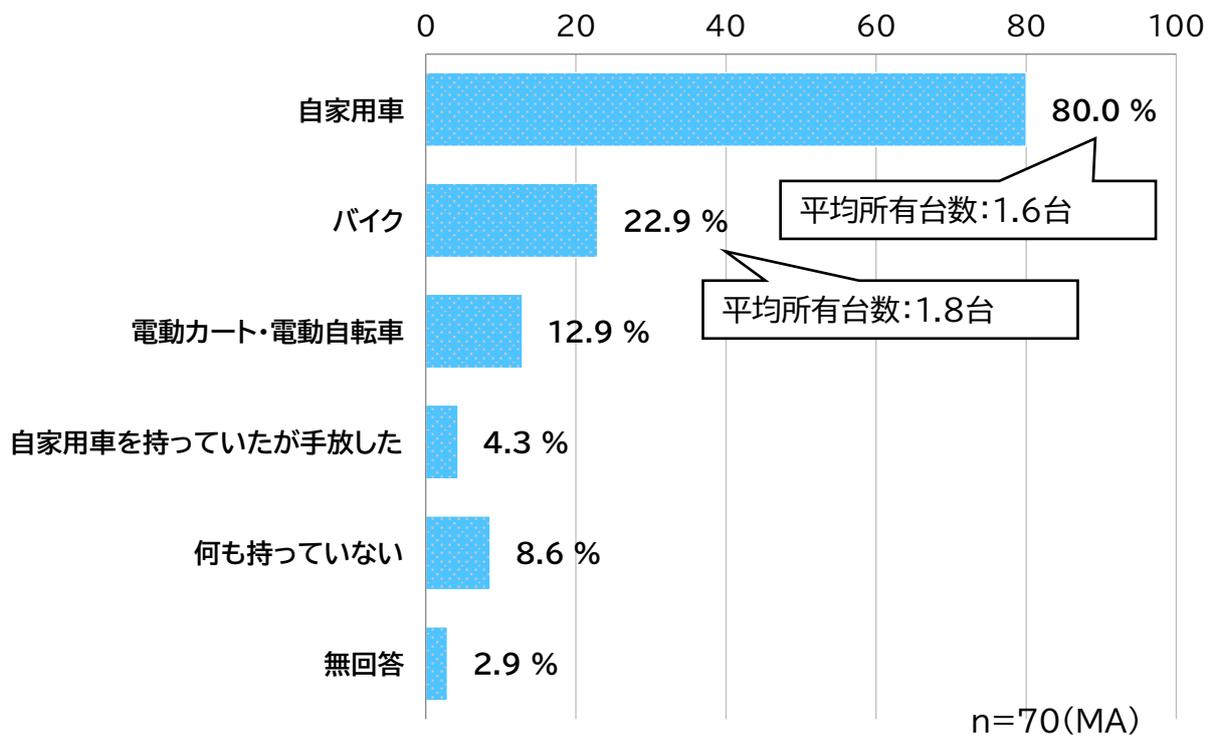


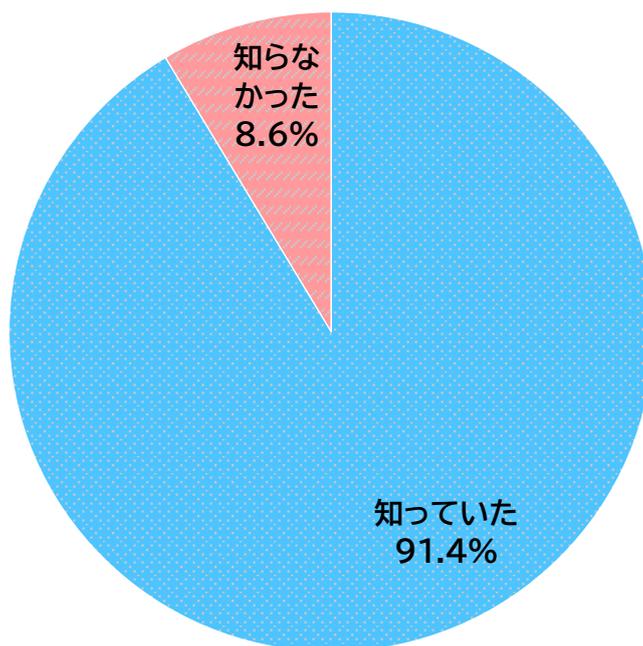
図 1-6 自家用車保有状況

## 1.2.2 実験運行の認知状況

### 1) 実験運行の認知状況

問1 実験運行が実施されたことについて、知っていましたか(○は1つ)

- 実験運行を「知っていた」という回答は約 91%となっている。  
→ 実験運行の認知率は高いといえる。



n=70

図 1-7 実験運行の認知状況

## 2) 実験運行の認知方法

問 1-2 問1で、「1. 知っていた」とお答えの方にお尋ねします。実験運行の実施をどのようにして知りましたか(当てはまるもの全てに○)

- 実験運行を知った方法として最も多かったのは「地域の掲示板や回覧板を見て」となっており、実験運行の実施を知っていた回答者の75%に上る。
- 次いで多いのは、「実際に運行しているのを見かけて」(約61%)、「『広報あきる野』を見て」(約33%)となっている。
- 「その他」の内容としては、「ワークショップに参加して」「町内会の会合に行って」「義母が乗っていて」が挙げられている。

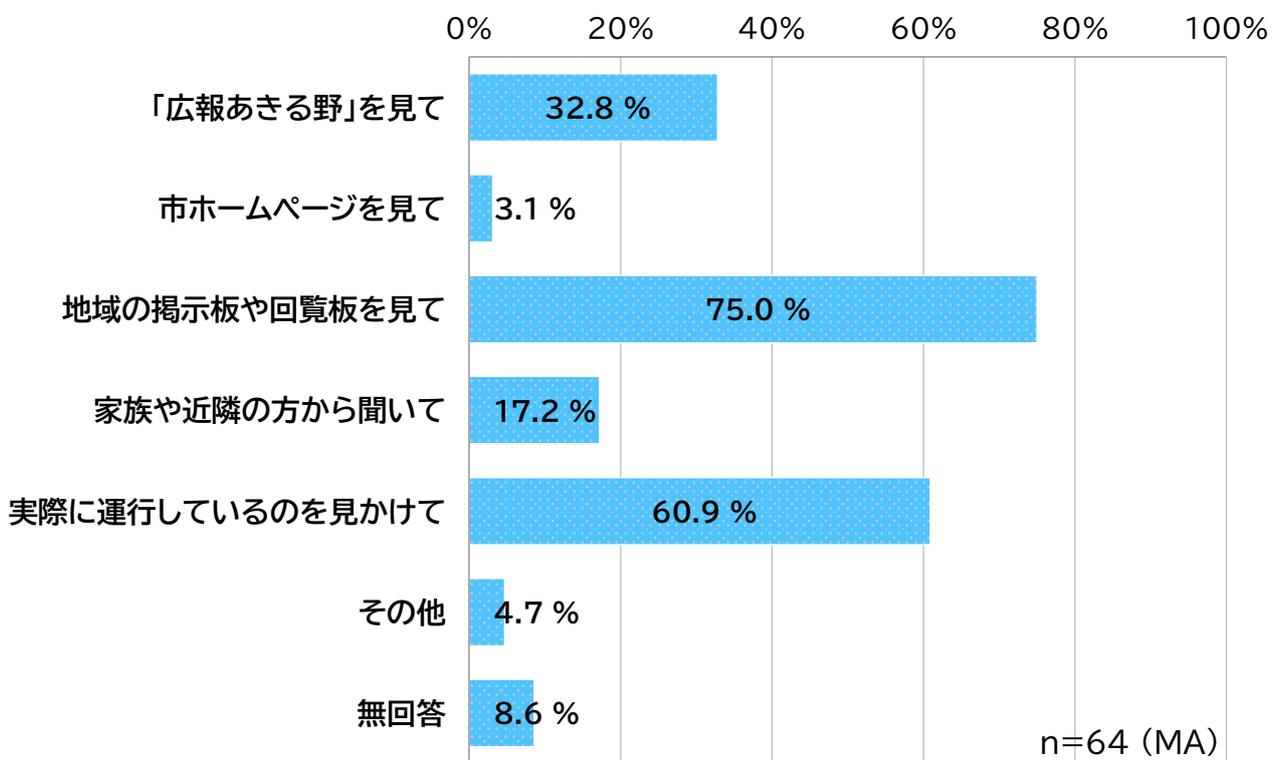


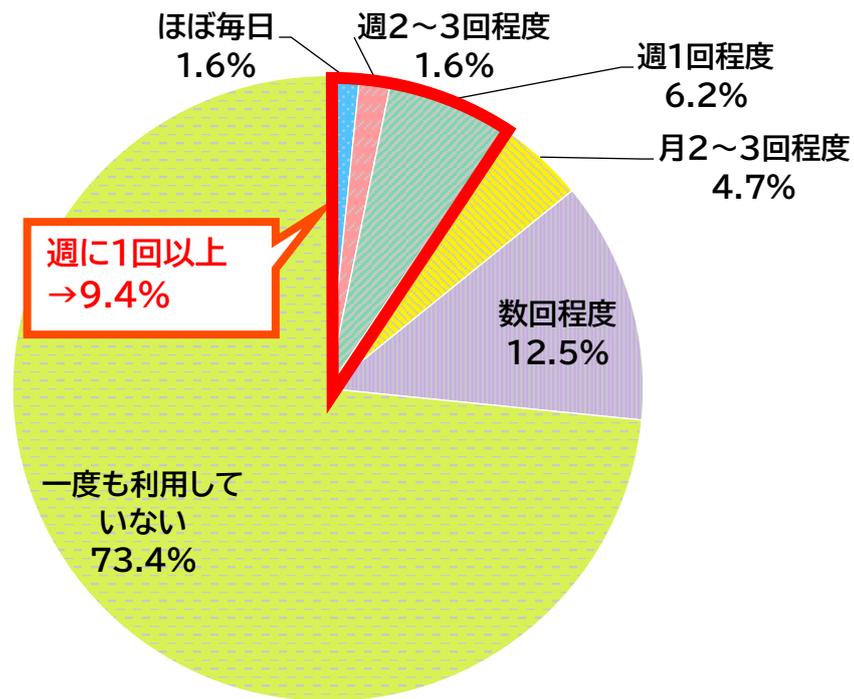
図 1-8 実験運行の認知方法

### 1.2.3 実験運行の利用状況

#### 1) 実験運行の利用状況

##### 問2 実験運行について、どのくらい使いましたか(〇は1つ)

- 実験運行の利用頻度として最も多かったのは「一度も利用していない」(約 73%)となっており、実験運行の実施を知っているにもかかわらず、大半の人が利用していない結果となった。
- 一方、よく利用した人(週に1回以上乗車した人)も、約9%存在している。  
→ 現状で公共交通を必要としている人であると思われる。
- 実験運行の利用者(「一度も利用していない」以外の回答をした人、および無回答を除く)は、全て 60代以上である。また、年代ごとの利用者比率は年代が上がるごとに高くなっている。  
→ 高齢になるほど公共交通を必要とする人が増えると考えられる。
- 運転免許を持っている人の場合、実験運行の利用者比率は 20%である一方、運転免許を持っていない人の場合には、同居者の運転免許の所持状況によらず 40%強となっている。  
→ 自分自身で運転ができない人の一定数は、同居者が運転できる場合でも、公共交通を必要としていると考えられる。



n=64

図 1-9 実験運行の利用状況

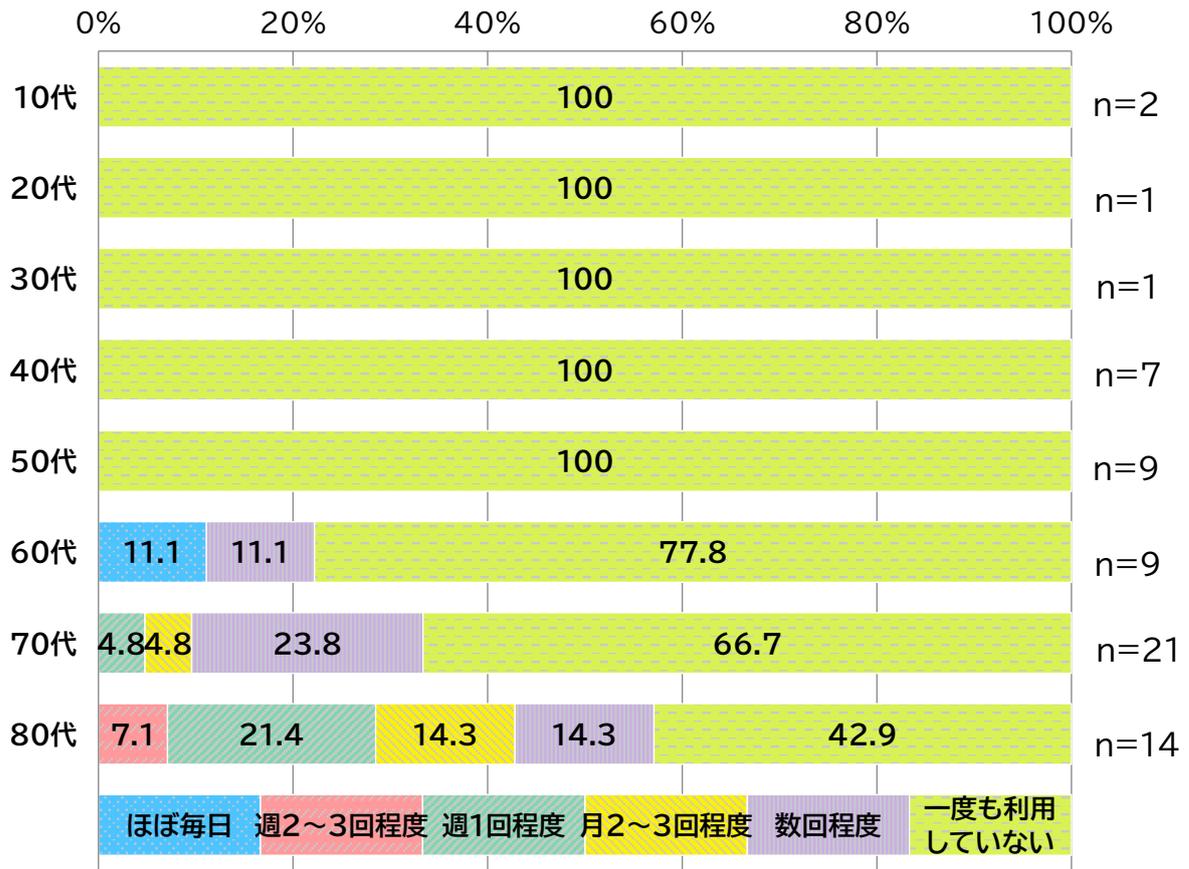
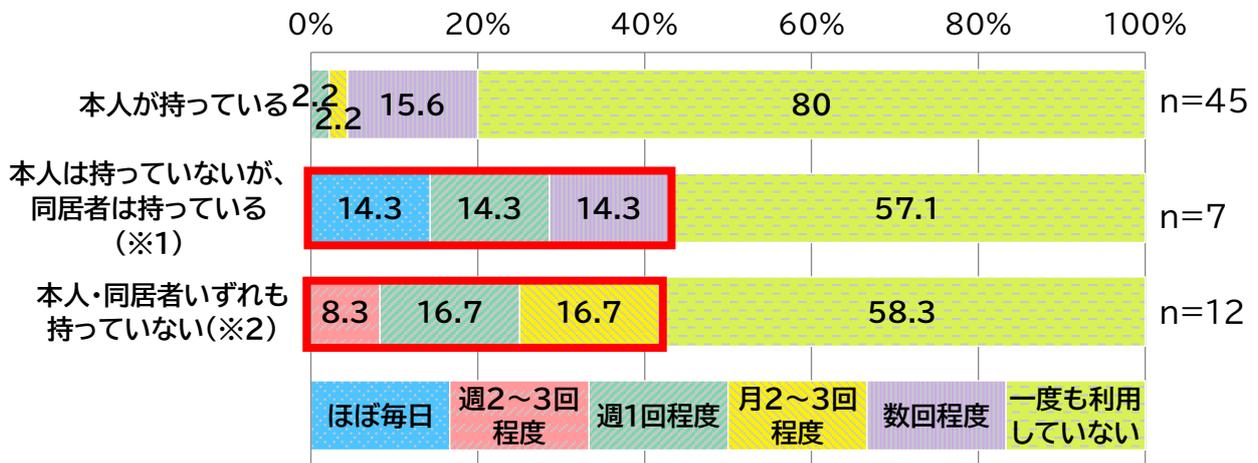


図 1-10 年代と実験運行の利用状況



※1: 問 14 で「持っていたが返納した」「持っていない」、問 15 で「持っている」と回答

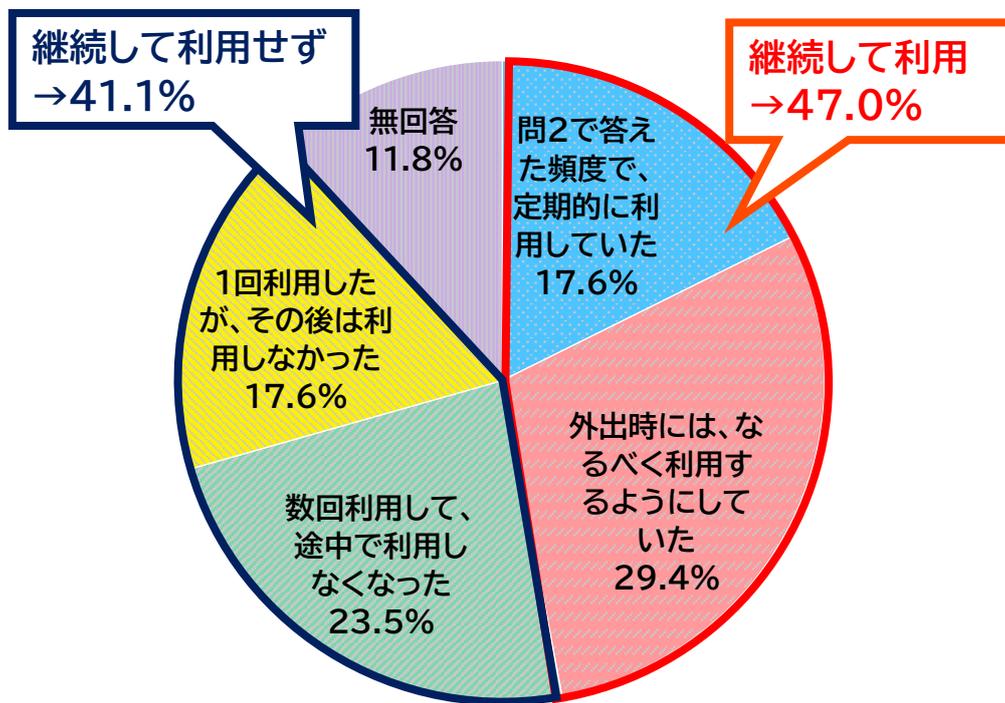
※2: 問 14、問 15 のいずれも「持っていたが返納した」「持っていない」と回答

図 1-11 運転免許の所持状況と実験運行の利用状況

## 2) 実験運行の継続利用状況

問 2-2 問2で、1～5のいずれかに○を付けた方（実験運行を利用したことがある方）にお尋ねします。  
実験運行を継続して利用されましたか（○は1つ）

- 実験運行を継続して利用した人の割合（「問 2 に答えた頻度で、定期的に利用していた」「外出時には、なるべく利用するようにしていた」を合わせた割合）は、47%となっており、実験運行を利用した人の半数程度は継続して利用していた結果となった。
- 一方、実験運行を利用しなかった、または利用しなくなった人の割合（「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」を合わせた割合）は、約 41%となっている。



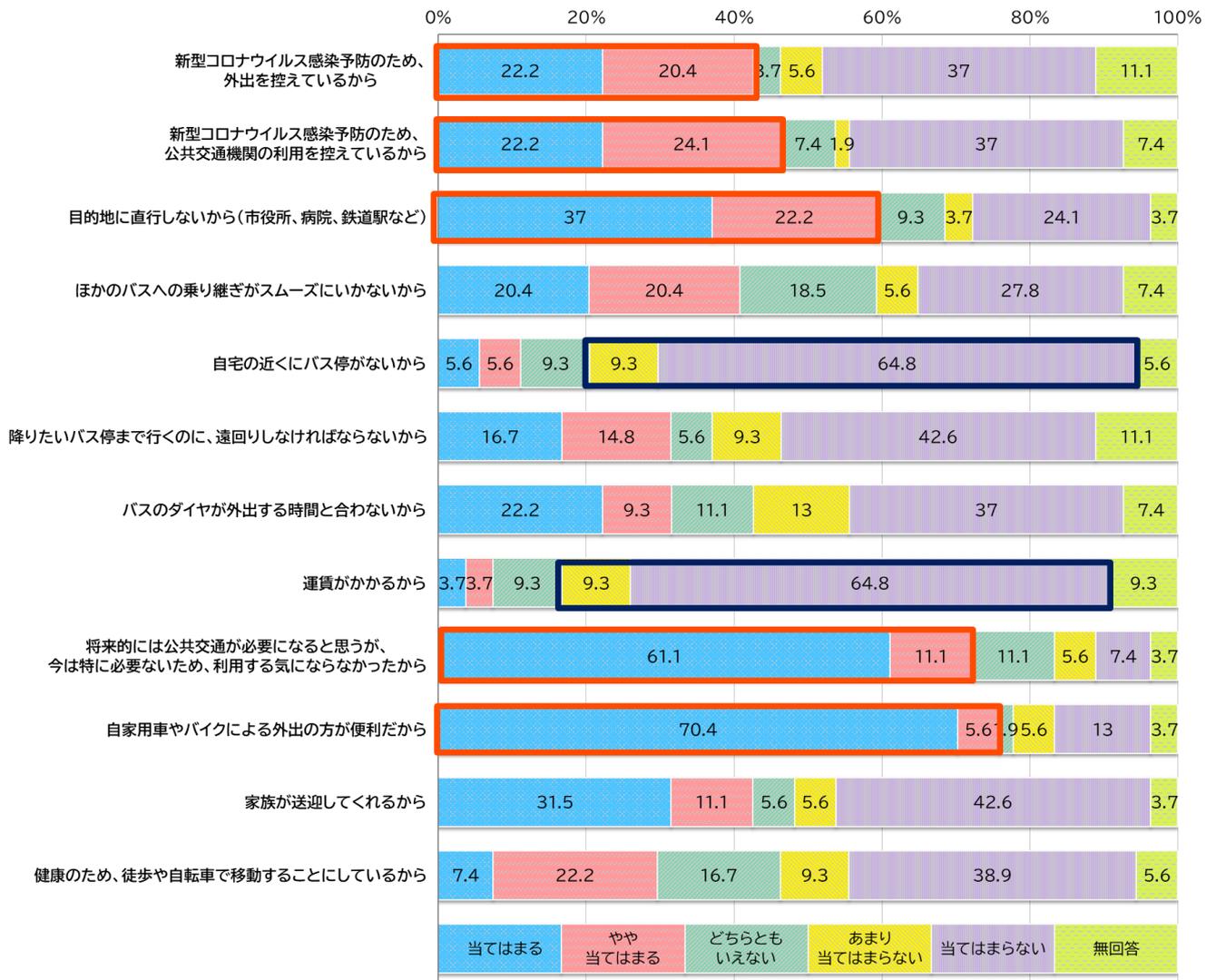
n=17

図 1-12 実験運行の継続利用状況

### 3) 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

問2-3 問2で「6. 一度も利用していない」、問2-2で「3. 数回利用して、途中で利用しなくなった」、「4. 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、次ページ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。(ア～シについて、1～5からそれぞれ○を1つ)

- 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%)である。
  - 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る。
- 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59%となっている。
- 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43%、「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46%となっている。
  - 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る。
- 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」「運賃がかかるから」で、いずれも約74%となっている。
  - 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る。



n=54

図 1-13 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由

問 2-4 そのほか、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はありますか。あれば、ご自由にお書きください。

- そのほかの実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由(自由記述)としては、利便性の低さや必要性のなさを挙げる人が多いほか、ドライバーの運転マナーや新型コロナウイルスの影響についての記述もみられた。

表 1-2 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由(自由記述)

要旨	内容
利便性が低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上河原経由なので、かなり遠回りになり、歩き又はバイクを選んでしまう。</li> <li>● 1km 程歩いて、花ノ岡で西東京バスを利用している。のりかえをして実験バスを利用することは考えなかった。</li> <li>● もう少し早い通勤時間帯にあれば使いたかった。</li> </ul>
現状は不要	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車を利用しているため。(4 件)</li> <li>● 将来は必要だと思っているが、まだ必要がなかった。</li> <li>● 仕事で送迎車があったので、利用しなかった。</li> <li>● 勤めており、毎日自宅に居ないため、利用機会が無い。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行のコースが散歩をする道だった。かなり狭い道で、実験運行に何度もすれ違いざまに加速されて危ない思いをし、感じが悪かった。ドライバーをどうにかして欲しい。</li> <li>● 不要不急の外出を控えてと言われていなければ、実験運行のバスを使っていた。子供の時から、この折立地区の公共交通機関をたいへん心待ちにしていた。交通の便が悪く、ご近所の方もお年寄りが多いため、もしコロナ禍でなければ、このバスを利用していたはず。</li> </ul>

## 1.2.4 実験運行利用者の動向

### 1) 最寄りのバス停

問3 ご自宅の最寄りのバス停(実験運行に最も多く乗った場所)はどこですか(○は1つ)。

- 自宅の最寄りのバス停として最も多かったのは「草花団地中央」で、実験運行を利用した人の約41%がここを最寄りのバス停としている。
- 草花団地内の停留所である「草花団地中央」「草花団地北」「草花団地南」を合わせた割合は約77%である。  
→ 実験運行を利用した人の大半が、草花団地内の居住者である。

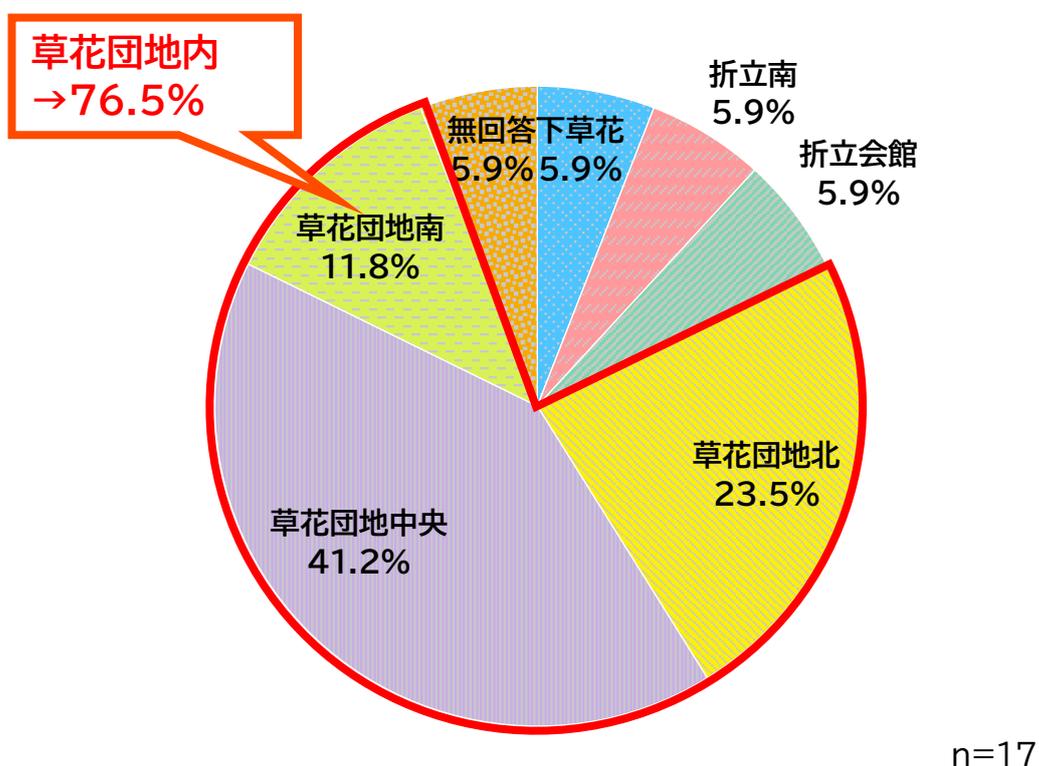


図 1-14 最寄りのバス停

## 2) 利用目的・目的地

問 3-2 次のア～クの各利用目的について、乗り継いだ場合も含めて、それぞれ最も多く実験運行を降りた場所はどこですか。以下に示すバス停の選択肢の中から、利用目的ごとに1つずつ選び、番号をお書きください(同じ選択肢を複数回選んでも構いません)。

- 実験運行の利用目的として最も多いのは、「通院」(9 件)であり、そのうち半数以上となる 5 件は「下草花」で降車している。  
→ バス停前の「あきる野総合クリニック」の利用や、西東京バスへの乗り換えによる「阿伎留医療センター」の利用などが考えられる。
- 次いで多いのは、「買い物」(8 件)であり、そのうち、半数の 4 件は「西ヶ谷戸西通り」で降車している  
→ バス停前の「いなげやあきる野新草花店」の利用などが考えられる。
- 「趣味・習い事」、「食事」、「レクリエーション」の回答はない。

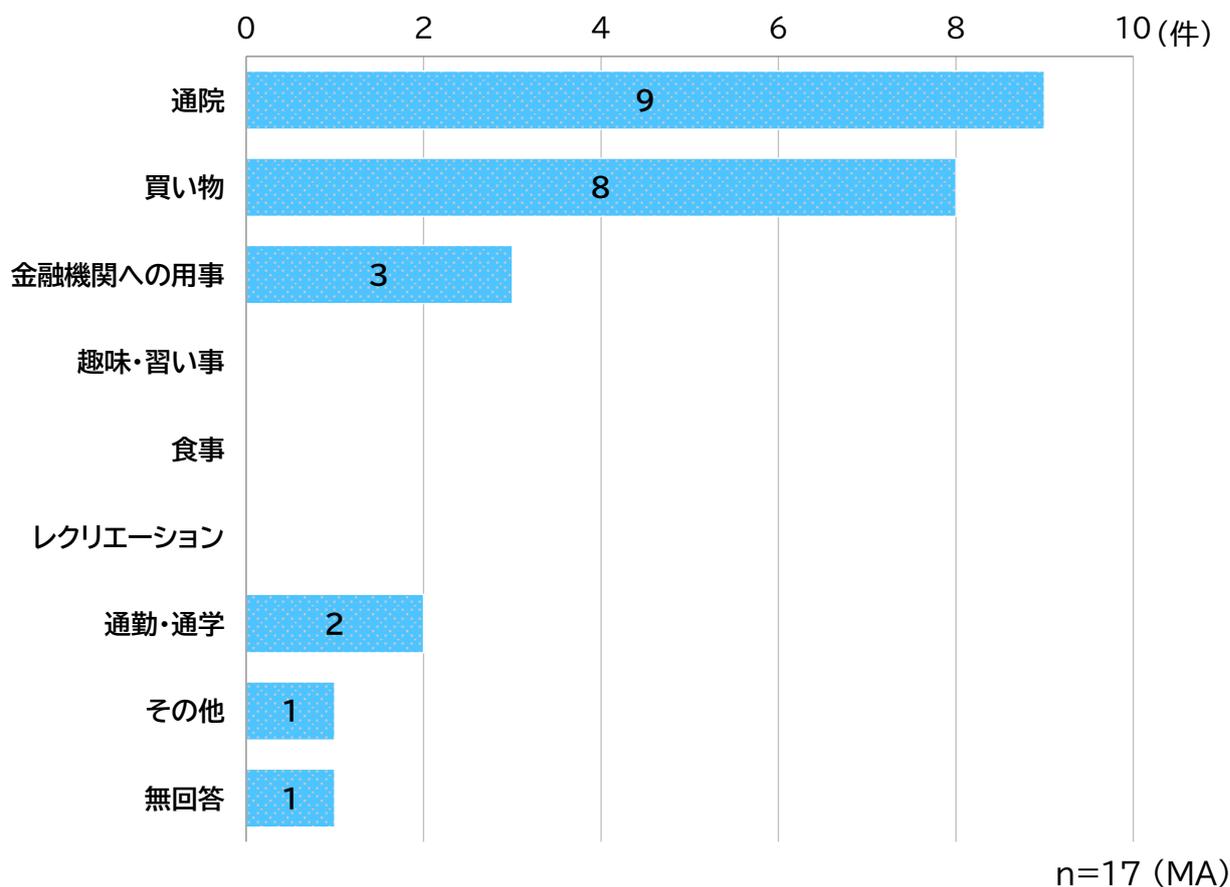


図 1-15 利用目的

表 1-3 目的別の降車停留所

目的   バス停	下草花	花之岡	折立南	折立 会館	羽村 大橋西	西ヶ谷戸 西通り	草花	わから ない	計
通院	5	1			1		1	1	9
買い物	1				1	4	2		8
金融機関への 用事			1				1	1	
趣味・習い事									0
食事									0
レクリエーション									
通勤・通学							1	1	2
その他				1					1
計	6	1	1	1	2	4	5	3	9

### 3) 乗り継ぎ

問4 実験運行を利用したとき、ほかの公共交通機関へ乗り継いだことはありますか(当てはまるもの全てに○)。  
また、それぞれ乗り継いでどこまで行きましたか(市町村名や施設名などをご記入ください)。

- ほかの公共交通機関への乗り継ぎとして、最も多かったのは「西東京バス」(約 59%)であり、乗り継いだことがある人の半数以上が回答している。
- 次いで多いのは、「はむらん」の約 24%であり、「るのバス」は約 6%である。
- また、「乗り継ぎをしたことがない」人は、約 24%である。
- 乗り継ぎ時の最終目的地は、西東京バスでは「福生市内・福生駅」、はむらんでは「羽村市内・羽村駅」が最も多く、るのバスでは「中央公民館」という回答があった。

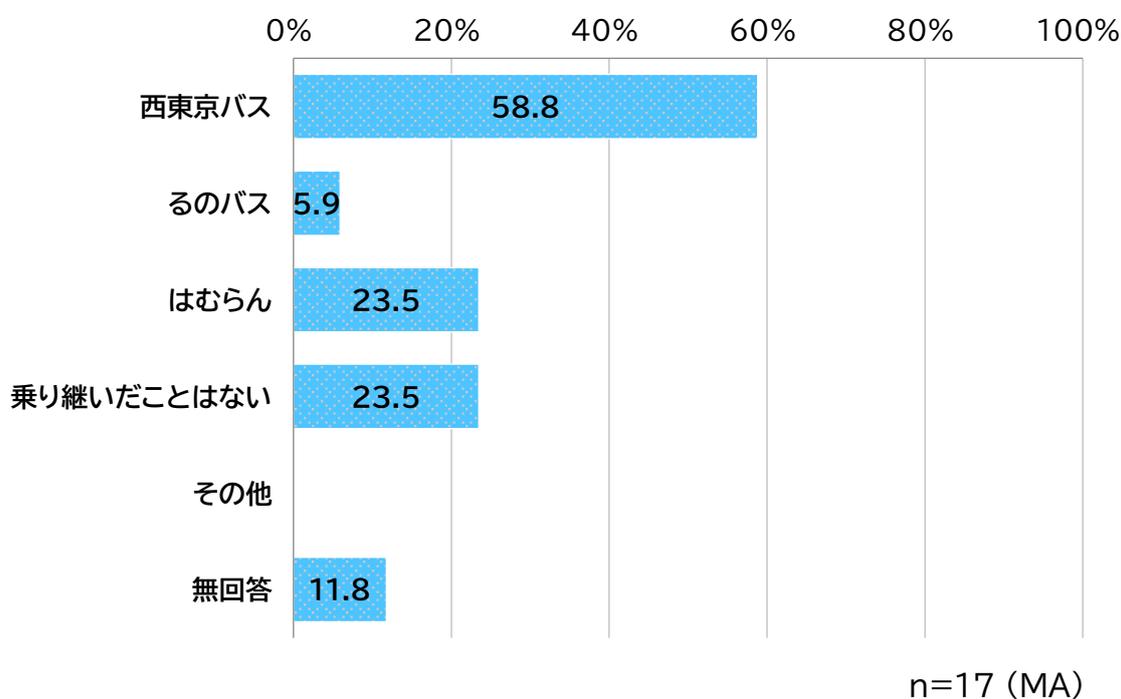


図 1-16 乗り継ぎ先の公共交通機関

表 1-4 乗り継ぎ時の最終目的地

乗り継いだ交通機関	目的地
西東京バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福生市内・福生駅(7件)</li> <li>● 秋川駅</li> <li>● イオンモール日の出</li> <li>● 病院</li> </ul>
るのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中央公民館</li> </ul>
はむらん	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 羽村市内・羽村駅(4件)</li> <li>● 青梅</li> </ul>

問 4-2 問4で、1～3のいずれかに○を付けた方(ほかの公共交通機関へ乗り継いだことがある方)にお尋ねします。乗り継ぎはどのくらいの頻度で行いましたか(○は1つ)。

- 乗り継ぎの頻度として最も多かったのは「数回程度」で、乗り継ぎを行った人の約 27%が回答している。
- 乗り継ぎを頻繁に行っていた人の割合(「ほぼ毎回」「利用の半分程度」を合わせた割合)は 20%となっている。
- 「特定の目的で利用したときのみ」の具体的な内容としては、「羽村駅で電車を利用するとき」などが挙げられている。

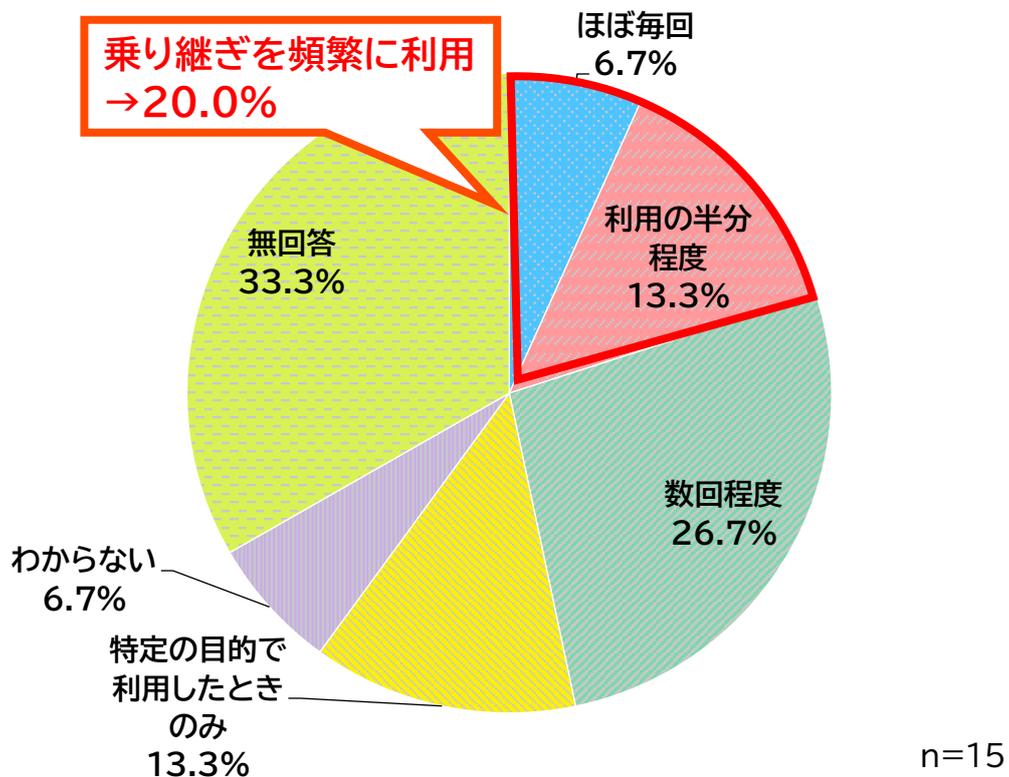


図 1-17 乗り継ぎの頻度

問 4-3 ほかの公共交通機関へ乗り継いだとき、どのくらいの待ち時間がありましたか。おおよそで構いませんので、平均的な待ち時間をお書きください。  
また、あなたはその待ち時間をどのように評価しますか(○は1つ)。

- 「平均的な待ち時間」として回答があったのは 5～15 分の間で、最も多かった回答は5分、全体平均は 7.7 分である。
- 待ち時間に対する評価は、無回答を除くと回答者の全員が「妥当だと思う」「まあまあ妥当だと思う」と回答しており、「妥当ではない」という評価はなかった。

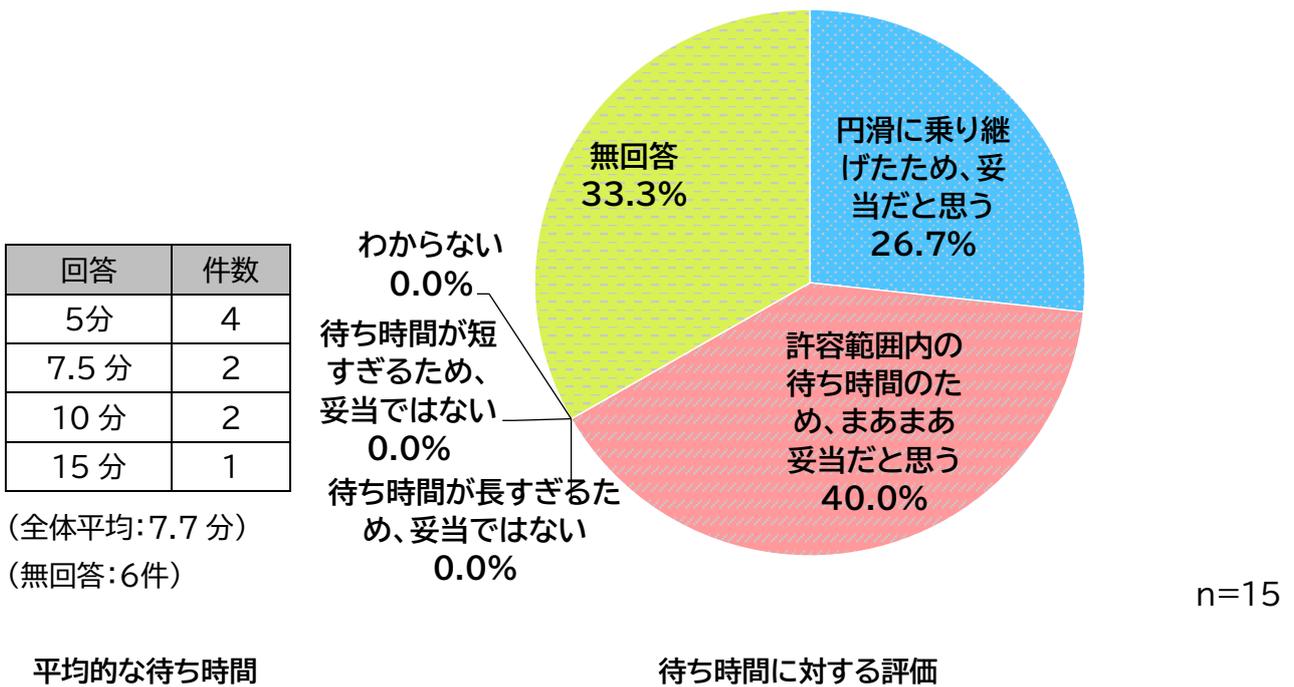
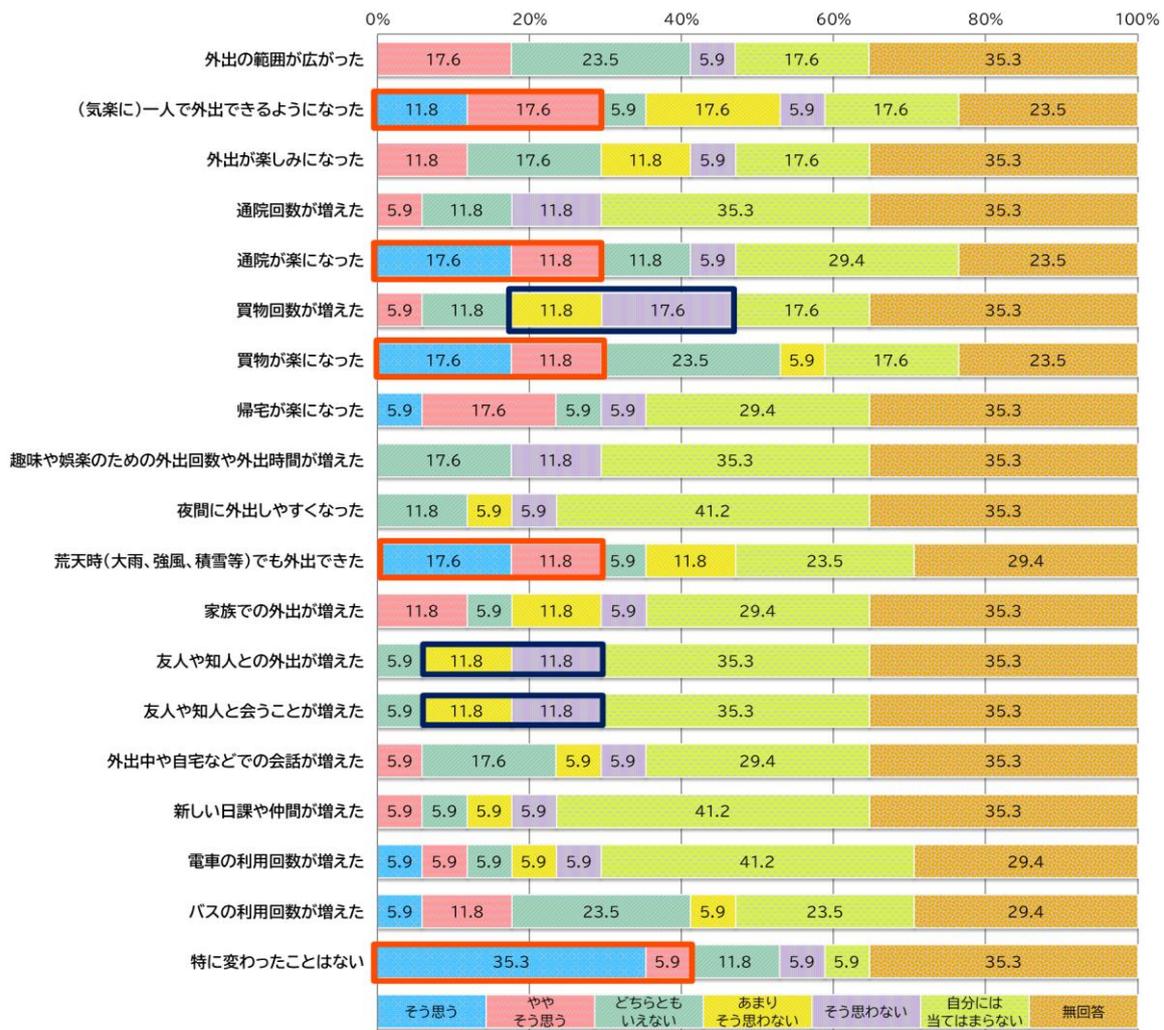


図 1-18 乗り継ぎの待ち時間と評価

### 1.2.5 実験運行による日常生活の変化

問5 次のア～テに示す各項目について、実験運行を利用することで変化があったと思いますか。それぞれ「1. そう思う」「2. ややそう思う」「3. どちらともいえない」「4. あまりそう思わない」「5. そう思わない」「6. 自分には当てはまらない」の6段階でお答えください。(ア～テについて、1～6からそれぞれ〇を1つ)

- 実験運行による日常生活の変化として「当てはまる」「やや当てはまる」の合計が最も多いのは、「特に変わったことはない」となっており、実験運行を利用した人の約41%が回答している。
- 一方で、「(気楽に)一人で外出できるようになった」「通院が楽になった」「買物が楽になった」「荒天時(大雨、強風、積雪等)でも外出できた」は、いずれも約29%と「特に変わったことはない」に次いで多い。  
→ 普段の外出がしやすくなったと感じている人が一定数存在している。
- なお、「あまりそう思わない」「そう思わない」の合計が最も多いのは、「買物回数が増えた」(約29%)であり、次いで「友人や知人との外出が増えた」「友人や知人と会うことが増えた」がいずれも約26%となっている。実験運行により外出機会が増えた人は少ない結果となった。



n=17

図 1-19 実験運行による日常生活の変化

問 5-2 そのほか、今回の実験運行を利用することで、あなたご自身の生活が良くなったと感じることはありますか。あれば、ご自由にお書きください。

- そのほかの実験運行を利用することで生活が良くなったと感じることとしては、安心感や移動の利便性についての記述がみられた。

表 1-5 生活が良くなったと感じること(自由記述)

要旨	内容
安心感が得られた	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自宅から数分で乗車できるので、精神的に安心できるようになった。</li> <li>● 公共交通機関があるということは、たいへん安心感を与えてくれる。</li> <li>● 来年は免許を返すつもりなので、交通の便が切実。初めて実験運行に乗せてもらった時、運転している方が安心できる方で、うれしかった。</li> </ul>
移動の利便性が向上した	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 以前と比較すると、気楽に外出することができるようになった。</li> <li>● 来客があった際、帰宅時に利用できるので大変便利。嫁いだ娘が来た時、帰宅時に利用し好評だった。</li> <li>● 食料品の買い出しで帰りの荷が重いときに、バス停が近くにあり、大変助かった。</li> <li>● 現状、まだ自転車での外出が一番気楽に思うが、天候の悪い時の外出には助かった。</li> </ul>

## 1.2.6 定時定路線型交通の有効性・課題

### 1) 定時定路線型交通の有効性

問6 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)。また、その理由についてもお書きください。

- 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%を占める。そのうち、「とてもそう思う」が約59%と過半数を占めている。
- 「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、「高齢者等以外には必要ないため」「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る。

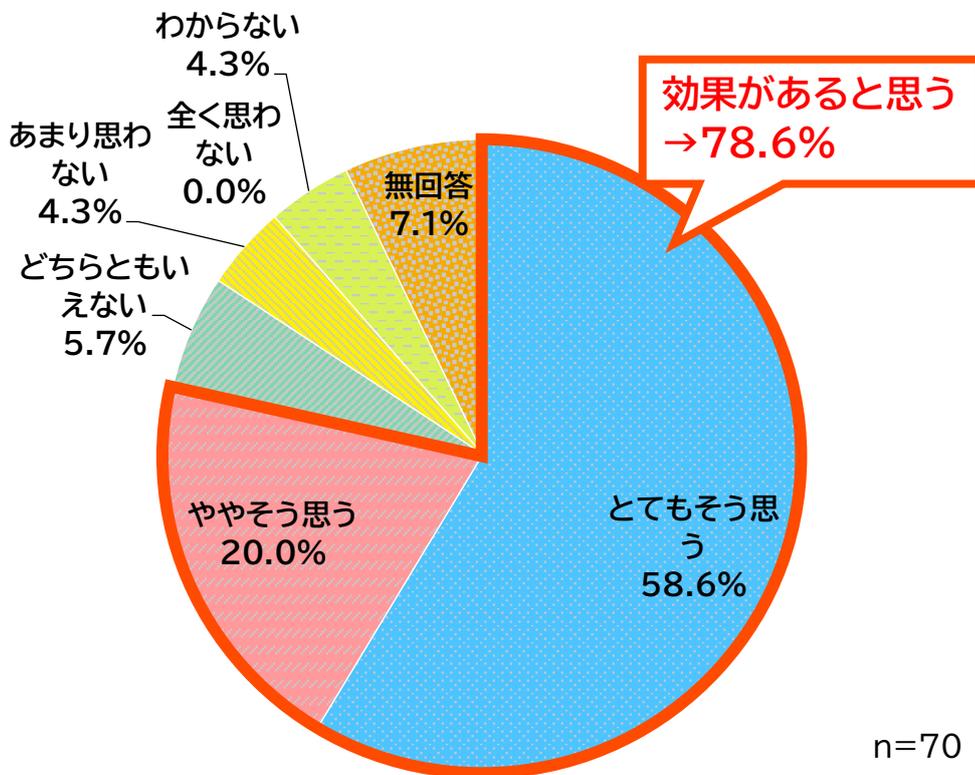


図 1-20 定時定路線型交通の有効性

表 1-6 定時定路線型交通の有効性に関する意見(自由記述・抜粋)

回答	理由等	
	要旨	内容
とてもそう思う ややそう思う	高齢化や免許返納により必要なため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢になり免許を返納すると、足が無くなるため必要(22件)。</li> <li>● 外出が出来ることで交流ができ、精神的・身体的に健康になる、認知症予防になる(4件)。</li> <li>● 一人で外出出来て、将来安心して暮らせる(2件)。</li> <li>● 交通事故の低減。</li> </ul>
	地域の交通の便が悪いため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅・バス停までも遠く必要(15件)。</li> <li>● 足が無い(6件)</li> <li>● この地域は坂が多いため必要(3件)。</li> <li>● 公共交通手段がないと、タクシーを利用することになり不経済。</li> <li>● 将来的にも公共機関があることで子供たちが折立地区に戻ってきやすくなり、空き家問題改善・あきる野市の人口増加に繋がる。</li> <li>● 不便な地域ほど公共交通を利用しやすくすべき。</li> <li>● 自由に外出できることに地域で差が無いようにしてほしい。</li> </ul>
ややそう思う	高齢者等以外は必要ないため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在バスが無くても生活できているので、高齢者以外は使うきっかけが無い。</li> </ul>
	サービスの見直しが必要なため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時定路線型以外にもっと有効なものがあれば考えてもらいたい。</li> <li>● 市役所、公民館、ふれあいセンターなどに直通があればよい。</li> <li>● 利用したい時間帯にバスがなく、利用できなかった。</li> </ul>
どちらも いけない	サービスの見直しが必要なため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の不便な地域は、タクシーチケットが安く買えるなどの優遇の方がありがたい。</li> </ul>
	高齢者等以外は必要ないため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車の運転が出来ない人には効果があるかもしれない。</li> <li>● 効果があるかは分からないが、普及すれば免許の返納等高齢者が運転しなくても生活していけるようになると思う。</li> </ul>
	必要性に疑問があるため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● よく実験車両を見かけたが、利用者は見たことがなかったもので、どれだけの市民の声があったか疑問に思う。</li> </ul>
あまり思 わない	サービスの見直しが必要なため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場所の周知が不足。</li> <li>● 一回下車してさらに西東京バスの時刻表に合わせて乗り継ぐのは、時間もかかるし煩わしい。</li> <li>● るのバスやはむらん、路線バスへの接続場所と本数が不便で少なすぎる。</li> </ul>
	必要性に疑問があるため	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域的に自家用車所有者も多く、利用者を見たことが無い。</li> </ul>
分から ない	(その他)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用したことがない。</li> <li>● 実験を知らなかった。</li> </ul>

※回答を意見内容に基づいて分割しているため、回答総数とは一致しない。

## 2) 運賃の妥当性

問7 今回の運賃(1回100円)について、どのように思いますか(○は1つ)。「高い」または「安い」と思う場合は、妥当だと思う運賃もお書きください。

- 今回の運賃については、「妥当だと思う」が約70%を占め、最も多い。
- また、「妥当だと思う」に次いで「安いと思う」という割合が10%と多く、妥当だと思う金額として、倍額の「200円」と回答した人が多い。
- なお、その他の意見として、乗り換え時の料金サービスを求める回答もみられた。

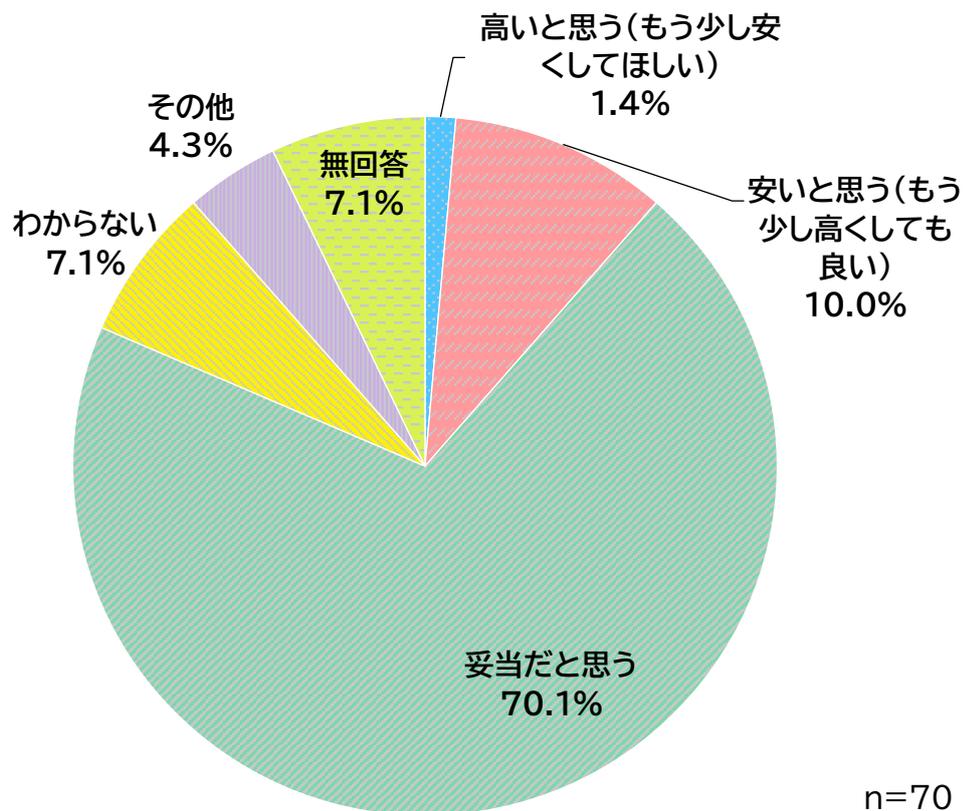


図 1-21 運賃の妥当性

表 1-7 運賃に関する意見(自由記述)

回答	具体的内容
高いと思う	● 50円
安いと思う	● 200円(4件) ● 150円
その他	● るのバスと同じように1回乗り換え無料などのサービスがほしい ● るのバスに乘換ならば改めて払わなくしてほしい。

### 3) 今後に向けての改善点

問8 今回の実験運行を振り返り、今後に向けて改善すべき点がありますか。(当てはまるもの全てに○)

- 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%、「駐車場所を増やしてほしい」が約7%となっている。
- アンケート回答者の約66%が、何らかの改善点について回答している。
- 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る。

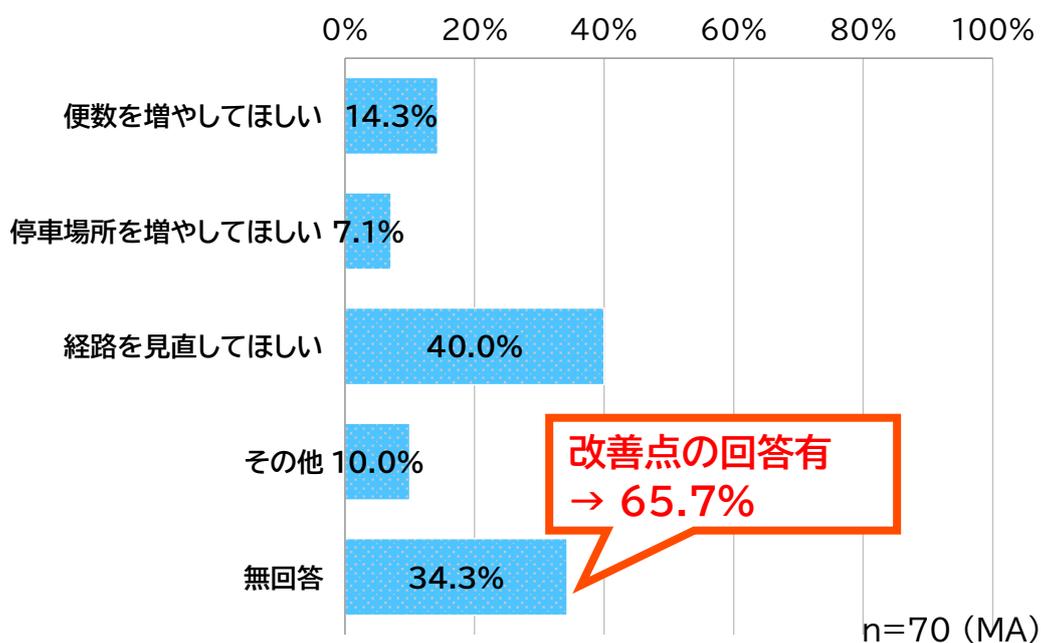


図 1-22 今後に向けての改善点

表 1-8 具体的な改善点

区分		具体的内容
便数を増やしてほしい		● 一日に(2便、5便、7~8便、10便、16便)程度。
駐車場所を増やしてほしい		● 自由乗降にしてほしい(3件)。 ● 住宅内に増設してほしい。
経路を見直してほしい	新規経路等について	● 永田橋近くまでは行かなくても良い。 ● 団地ゆる坂上→羽村大橋西→草花いなげや方面→森山のコースを新設してほしい。
	経由地について	● 医療機関(草花クリニック、阿伎留医療センターなど)(8件)。 ● 市中心部・秋川駅方面(6件)。 ● 市役所(5件)。 ● 福生市・福生駅方面(5件)。 ● 羽村市・羽村駅方面(4件)。 ● 郵便局。
	運行方向について	● 回り道せずに降りたいバス停へ行けるようにしてほしい(2件)。 ● 両方向に運行してほしい。 ● 反対周りで羽村大橋から下草花へ運行してほしい。
	乗り継ぎ等について	● 西東京バス、るのバスとの乗り継ぎがスムーズにできるようにしてほしい(2件)。 ● 目的地に行くために利用者が工夫しなければいけないのでは、利用者が増えないと思う。
その他	便数について	● 便数は少なくても良い(2件)。 ● 朝夕の便が増えたら嬉しい。
	運転手について	● 運転者にマナーを守ってほしい。 ● 運転手が無愛想なときがあった。
	その他	● バンタイプの車は、なんとなく乗りづらい感じがした。 ● もっと運行を周知してほしい。

※回答を意見趣旨に基づいて分割・分類しているため、回答総数とは一致しない。また、別設問の自由記述欄で記入されていた改善点も含む。

### 1.2.7 本格導入時の利用意向

問9 今回の実験運行が本格導入されたら、利用したいと思いますか(○は1つ)。

- 実験運行が本格導入されたら利用したい人の割合(「とてもそう思う」「ややそう思う」を合わせた割合)は、約66%と過半数を占め、本格導入後の利用意向は高い結果となった。

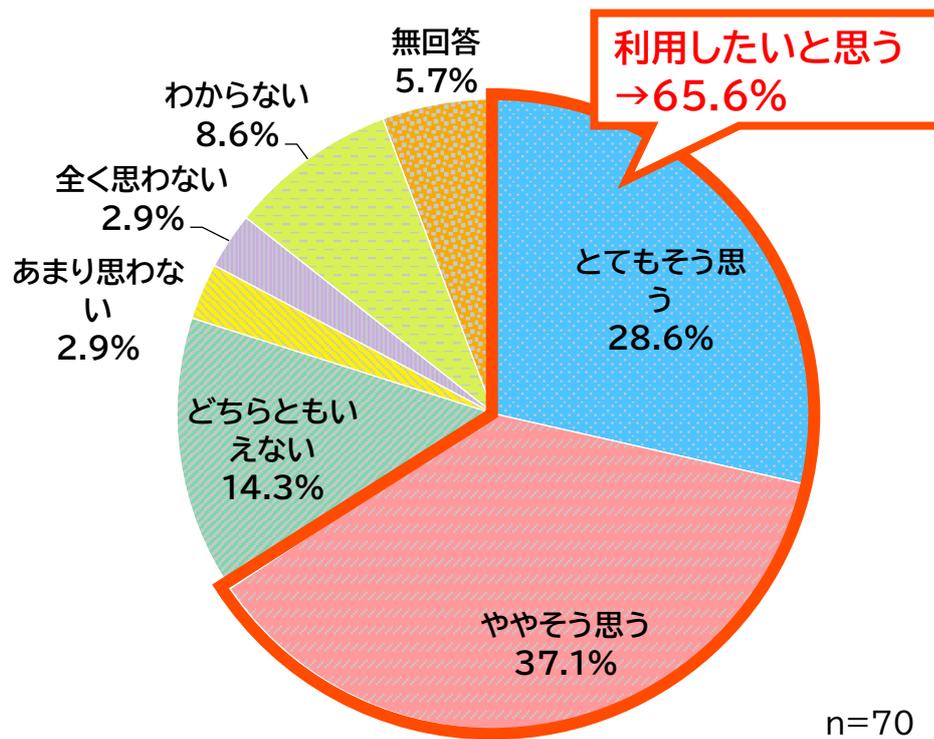


図 1-23 本格導入時の利用意向

## 1.2.8 市の公共交通全般について(自由記述)

問 10 あきる野市の公共交通について、あなたのお考えを自由にお書きください。

- 市の公共交通について自由意見を求めたところ、「現在の公共交通ネットワークについて(利便性の低さなど)」、「今後の公共交通ネットワークについて(気軽に外出できるようになど)」、「るのバスについて(便数が少ないなど)」、「実験運行について(また実施してほしいなど)」、「新たな交通サービスについて(タクシー補助など)」、「まちづくり等との連携について(観光との連携など)」などの意見が寄せられた。

表 1-9 あきる野市の公共交通に対する意見(自由記述、抜粋)

区分	内容
現在の公共交通ネットワークについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 西東京バスはバス停まで 1km ほど歩けば市の中心街、医療センター・イオン・五日市線秋川駅など、人が利用するであろう所へ運行しているので助かる。</li> <li>● バス停に出るまで、バス停から目的地までが遠い地点が多く、住宅地内を走っている印象がない。それをるのバスでカバーされているのは承知で、あと一歩足りないので気軽にバスに乗ろうかなとはならない。</li> <li>● 地域によって格差がある。</li> <li>● 市役所・公民館・図書館・病院(医療機関)等、生活していく上で必要な場所へのアクセスが悪い。</li> <li>● バスの本数が少ないのがかなり不便。</li> <li>● 草花から市役所に行く便が無い。</li> <li>● 福生方面(駅)へのルートがない。</li> </ul>
今後の公共交通ネットワークについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 私のように不便な地域に住んでいる者(特に一人世帯)に、気軽に外出できる時が来ることを願っている(2件)。</li> <li>● 交通の便の良いところに住んでいる人、若い人達は良いが、年を取ると足腰が弱くなっているため、そのような人たちが利用しやすい場所(多く住んでいる場所)、利用しやすい時間に公共交通が通っていると便利だと思う。</li> <li>● 羽村、福生もバスが有るが、草花団地は年配者が多いのにない。小型車、バスがよいと思う。</li> <li>● 福生駅、羽村駅、市役所に容易に行けることがまず大切と思う。</li> <li>● 駅(羽村・福生)までのバスがあったら良いかと思う。福生に行くバス停までは徒歩 20 分ほどかかる。はむらんは徒歩 10 分くらいだが、本数が少ない。</li> <li>● 現在の路線は、近場への用事には良いですが、遠い医療センターなどに行くのに大変なので、西東京バスの連絡も考えてほしい。</li> <li>● 市役所、クリニック、バス路線に接続できるようにしてほしい。</li> <li>● あきる野市は広いので、公共交通利用には地域差がある。現住所はバス停まで徒歩 25 分かかり不便。路線バスに効率よく繋がるよう期待している。</li> </ul>

<p>るのバスについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● るのばすの便数が少ない(2件)。</li> <li>● るのバス 1 台では絶対に不足。るのバスを補完する取り組みは欠かせない。</li> <li>● るのばすの秋川駅行きが少ないので通院に困る。</li> <li>● 交通手段は重要な課題と思う。まず出来ることは、るのバスの拡充とルートの見直し。</li> <li>● るのばすは乗り換えなしで市役所・市の中心街へ行けるようにしてほしい。</li> <li>● るのばすの台数を増やせないならば、毎日の便数を少し減らしてでも目的地を増やして、病院・市役所まで連れていってもらえたら助かる。</li> <li>● るのばすのコースやはむらんとの接続場所は、もっと地域の利用者の希望が盛り込まれると利用したくなるのではないか。</li> <li>● 基本的には、るのバスを 3 台にし、市内全域を走らせる。るのバスを運行できない地域には、定時定路線型の小型自動車を走らせる。</li> <li>● るのバスを少し増やし、折立地区にも走らせてほしい。</li> </ul>
<p>実験運行<sup>1</sup>について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● また実験運行を実施して頂けることを願っている(2件)。</li> <li>● 経営的にどうかは心配だが、ますます高齢化率が進み、バス、鉄道のない地域にはやはり今回のような手段が必要と思う。</li> <li>● 長年の要望を現実にしていただきありがたく思う。義母もいつもではないが、時間をうまく使いながら、バスを使っている。</li> <li>● 今は車を運転するので必要としないが、今後車を重ねれば乗るかもしれない。</li> <li>● 狭い道が多く、運転速度に気を付けねばならない地区にも関わらず、バスの運転手が速い速度で走る、対向車が来るのに寄らない等、危険な運転を見かけることが多かったため、バスに走ってほしくないと思っている。</li> </ul>
<p>新たな交通サービスについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー利用補助も考えて良いのではないかと思う(3件)。</li> <li>● 市内が広域なので皆が満足するような整備は難しいと思うが、ボランティア運転手による市内ミニバスの運行(普通免許で運転できるサイズ)等の検討はいかがか。</li> </ul>
<p>まちづくり等との連携について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昼間人口の増加を図るため、民間交通機関の現在以上の参入要請をするほか、企業・観光事業などを誘致し、流入人口によって交通の潤沢化を図ることが、地域住民の足の確保に関連するものと考えられる。</li> <li>● 観光に力を入れ、観光客を増やし、地元の人たちも利用することで、五日市の奥の方にもるのバスや小型自動車を走らせることが出来る。</li> <li>● 究極的には、街のコンパクト化を進め、高齢者を一か所に集めた住宅の整備が必要になると思う。</li> <li>● あきる野は一次産業が中心で、人口も少なく財政的にも余裕とは言えない現状であり、市の行政対応が現状のままでは、市民の不自由な生活と負担増が考えられるのみで、公共交通には余り期待できないのではないかと考えられる。公共交通を市民に喜ばれる足とするためには、財政の裏打ちの上で、東京都などの上部機関に積極的に働きかけ、市の事業について一層の理解と協力を得て、市の財政の健全化と事業の振興発展により市民生活が安定することによって、交通産業の発展を図ることが必要。</li> </ul>

<sup>1</sup> 実験運行に対する具体的な改善点の意見は、「表 1-8 具体的な改善点」に記載している。

その他	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転免許を返納して、交通不便な所であることを認識した。益々高齢化社会になり、交通手段は重要な課題と思う。</li><li>● あきる野市の公共交通といってもピンとこない。勤めをしている間、市民意識も薄かった。勤めを辞めて、市の行事にも参加するようになって、“足が無い！”と気が付いた。</li><li>● あきる野は車があった方が生活しやすい。車を手放したら、それまでドアツードアで自由に移動していたのに、バス停まで歩く、そしてバスを待つ、時にはバスを乗り換えなくてはならない、とそんな生活にはたして慣れるのだろうか？という目線で考えると、自分はタクシーを選ぶ気がしている(値段は雲泥の差だが)。</li><li>● 20代で結婚を機にあきる野市草花折立に来たが、本当に交通の面で不便で、自家用車も購入(自分用に)しなければならず、今までバスや電車をよく利用していた者にとってはとても辛かった。もっと早く公共交通が必要な所を考えてほしかった。</li><li>● 折立は坂が多く高齢者も多数いる。タクシーを送迎しても3,000円はかかる。交通に不便なところだと感じる。</li><li>● 福生駅を利用している。バス停まで歩くと駅までの半分の距離になるので、結局駅まで歩いている。天気がいい日はいいけど、雨の日は大変。</li></ul>
-----	---

## 1.3 調査結果のまとめ

### 1.3.1 実験運行の認知状況・利用状況

- 実験運行を「知っていた」という回答は約 91%であり、実験運行の認知率は高いといえる。
- 実験運行の利用頻度は「一度も利用していない」(約 73%)が最も多く、実験運行の実施を知っている、大半の人が利用していない一方、よく利用した人(週に1回以上)も、約9%存在する。
- 実験運行の利用者は、全て 60 代以上である。年代ごとの利用者比率は年代が上がるごとに高くなっており、高齢になるほど公共交通を必要とする人が増えると考えられる。
- 運転免許を持っている人の場合、実験運行の利用者比率は 20%である一方、運転免許を持っていない人の場合、同居者の運転免許の所持状況によらず 40%強であり、自分自身で運転ができない人の一定数は、同居者が運転できる場合でも、公共交通を必要としていると考えられる。
- 実験運行を継続して利用した(定期的に利用・外出時にはなるべく利用)人は、47%となっており、利用者の半数程度は継続して利用していた。
- 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最も多いのは、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」(76%)であり、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%)である。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る。
- 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 59%が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いる。
- 新型コロナウイルスの影響で「外出を控えている」「公共交通機関の利用を控えている」という回答は、それぞれ約 43%、約 46%であり、新型コロナウイルスの影響により回答者の半数程度が実験運行を利用しなかった、利用しなくなったと考えられる。
- 実験運行を利用しなかった、利用しなくなった理由について、「あまり当てはまらない」「当てはまらない」を合わせた割合は、「自宅の近くにバス停がないから」「運賃がかかるから」がいずれも約 74%であり、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。

### 1.3.2 実験運行利用者の動向、日常生活の変化

- 最寄りのバス停としては、「草花団地中央」「草花団地北」「草花団地南」を合わせた割合が約 77%であり、実験運行を利用した人の大半が、草花団地内の居住者である。
- 利用目的として最も多いのは、「通院」(9 件)で、そのうち 5 件は「下草花」で降車していることから、バス停前の「あきる野総合クリニック」の利用、西東京バスへの乗り換えによる「阿伎留医療センター」の利用などが考えられる。  
また、「買い物」も 8 件で、そのうち半数の 4 件は「西ヶ谷戸西通り」で降車していることから、バス停前の「いなげや あきる野新草花店」の利用などが考えられる。
- 他の公共交通機関への乗り継ぎとして最も多いのは、「西東京バス」(約 59%)であり、乗り継いだことがある人の半数以上が回答している。その際の最終目的地は、「福生市内・福生駅」が最も多い。
- 実験運行による日常生活の変化として最も多いのは、「特に変わったことはない」(約 41%)である一方、「(気楽に)一人で外出できるようになった」「通院が楽になった」「買物が楽になった」「荒天時(大

雨、強風、積雪等)でも外出できた」(いずれも約 29%)が次いで多く、普段の外出がしやすくなったと感じている人も一定数存在するといえる。

### 1.3.3 定時定路線型交通の有効性・課題

---

- 定時定路線型交通が市内の公共交通不便地域にとって効果があると思う割合は約 79%を占め、「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人が多い。一方で、「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もみられる。
- 実験運行が本格導入されたら利用したい人の割合は、約 66%と過半数を占め、本格導入後の利用意向は高いといえる。
- 実験運行の改善点について、約 66%が何らかの回答している。改善点として、「経路を見直してほしい」(40%)が最も多く、新規経路や経由地等の要望、往復運行の実施や乗り継ぎ利便性の向上等について挙げられている。

### 1.3.4 その他

---

- 運転免許を持っていない人(返納済みを含む)は、回答者本人で約 31%、同居家族で 40%であり、大半の人は自分や家族の運転で移動できていると考えられるが、一方で運転できない人(公共交通サービスでカバーすべき人)も存在している。
- 移動手段については、「自家用車を持っていたが手放した」という人が約4%、「何も持っていない」という人が約 9%存在している。

## 2. 利用者向けアンケート調査

### 2.1 調査概要

#### 2.1.1 調査目的

あきる野市では、令和2年9月1日から令和3年8月31日までの間、草花折立区域において公共交通実証実験(定時定路線型交通の運行)を実施した。

実証実験による地域住民の生活の変化、実験運行の有効性、課題などを検証するため、実験運行の利用者に対し、アンケート調査を実施した。

#### 2.1.2 調査方法

【配布】 実験運行の使用車両内にアンケート票を設置

【回収】 次回以降の乗車時に車内に設置した回収箱へ投函、または折立会館玄関に設置した回収箱へ投函

アンケート票及び回収箱の設置状況を図 2-1～図 2-4 に示す。



図 2-1 実験運行車内のアンケート用紙(設問)及びアンケート回収箱

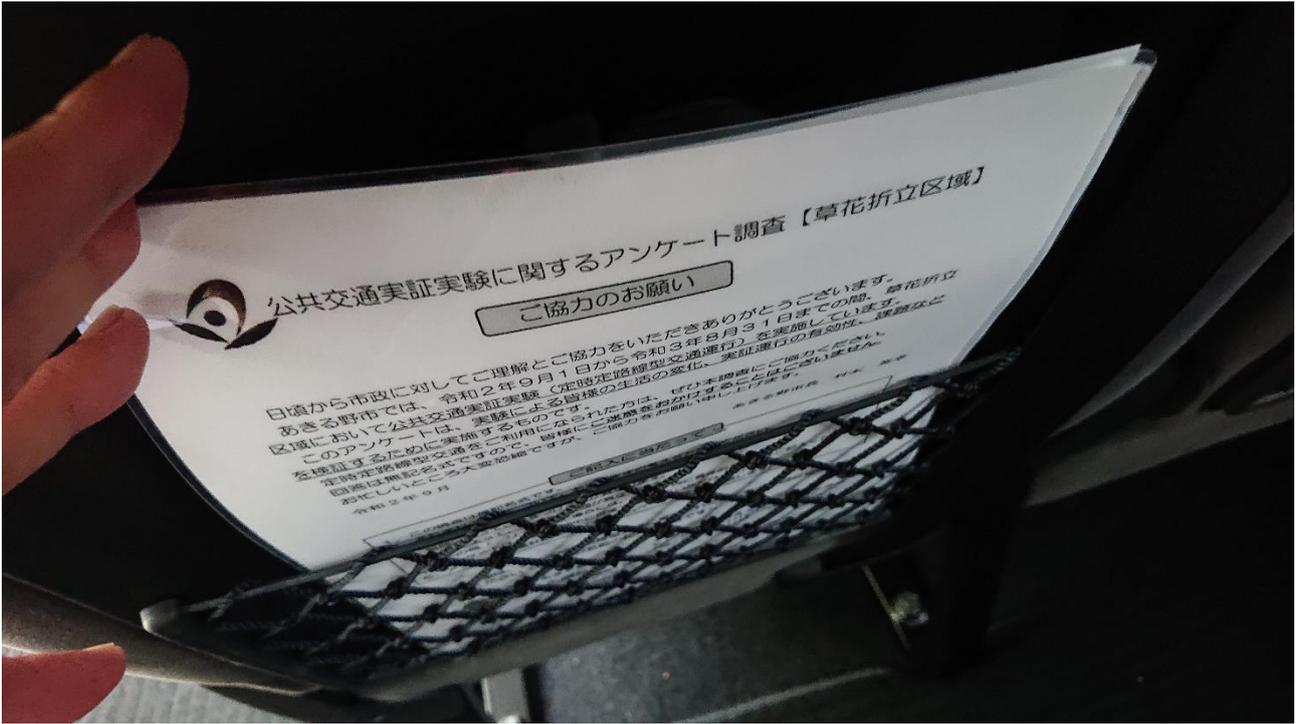


図 2-2 アンケート用紙(依頼文)



図 2-3 車内状況



図 2-4 折立会館に設置した回収箱

### 2.1.3 調査実施期間

---

令和 2 年9月 1 日(木)～令和3年 8 月 31 日(火) (実験運行実施期間と同一)

### 2.1.4 回収状況

---

調査票の回収数は、5 票である。

## 2.2 調査結果

### 2.2.1 回答者属性

#### 1) 乗車日時・時間帯

- 回答者全員が、実験運行開始日(令和2年9月1日)から3カ月以内の乗車について回答している。

表 2-1 乗車日時・時間帯

No.	乗車日時・時間帯
1	令和2年9月1日 14時台
2	令和2年9月28日 8時台
3	令和2年9月28日 10時台
4	令和2年11月2日 9時台
5	令和2年11月2日 9時台

#### 2) 性別

- 男性が4人、女性が1人であり、男性の回答が多いが、いずれの性別からも回答が得られている。

表 2-2 性別

性別	人数
男性	4
女性	1

#### 3) 運転免許所持状況

- 「持っている」「持っていたが返納した」がそれぞれ2人、「持っていない」が1人であり、免許の所持状況によらず実験運行を利用している。

表 2-3 運転免許所持状況

所持状況	人数
持っている	2
持っていたが返納した	2
持っていない	1

#### 4) アンケート回答回数

- 「初めて」が4人、「2回目」が1人である。

表 2-4 アンケート回答回数

回答回数	人数
初めて	4
2回目	1
覚えていない・わからない	0

## 2.2.2 実験運行利用者の動向

### 1) 実験運行の乗車回数

問 3 この草花折立区域での実験運行に乗車したのは何回目ですか(○は1つ)。

- 実験運行の乗車回数は、「2 回目」が 3 人、「初めて」が 2 人であり、実験運行を 2 回以上利用している人も複数存在している。

表 2-5 実験運行の乗車回数

乗車回数	人数
初めて	2
2 回目	3
3～5回目	0
6～10回目	0
10回以上	0
覚えていない	0
わからない	0

### 2) 実験運行の利用目的、利用停留所

問 4 この草花折立区域での実験運行を使った外出の目的を教えてください(○は1つ)。

- 実験運行を利用した外出の目的は、「買い物」が 3 人で最も多く、「帰宅」「その他」がそれぞれ 1 人である。
- 「その他」では、「市役所で書類提出のため」が挙げられている。

表 2-6 外出目的

外出目的	人数
通院	0
買い物	3
金融機関	0
趣味・習い事	0
食事	0
レクリエーション	0
通勤・通学	0
帰宅	1
その他	1

問 2 乗った場所、降りた場所はそれぞれどこですか(○はそれぞれ1つ)。

- 実験運行に乗った停留所は、「清流東」が 2 人、「下草花」「草花団地北」「草花団地中央」がそれぞれ 1 人である。
- 実験運行を降りた停留所は、「西ヶ谷戸西通り」「草花」がそれぞれ 2 人、「草花団地南」が 1 人である。
- 「西ヶ谷戸西通り」で降車した 2 人は、いずれも目的が「買い物」である。  
→停留所前の「いなげや あきる野新草花店」の利用が考えられる。

表 2-7 乗車停留所・降車停留所

停留所	乗車人数	降車人数
下草花	1	
花之岡		
折立南		
折立会館		
草花団地北	1	
草花団地中央	1	
草花団地南		1
四国井戸		
羽村大橋西		
清流西		
清流東	2	
西ヶ谷戸西通り		2
草花		2

表 2-8 乗降車停留所の OD ペア

乗車停留所	降車停留所
草花団地北	草花
草花団地中央	草花
下草花	草花団地南
清流東	西ヶ谷戸西通り
清流東	西ヶ谷戸西通り

表 2-9 目的別の降車停留所

目的   停留所	草花 団地南	西ヶ谷戸 西通り	草花	計
通院				0
買い物		2	1	3
金融機関への用事				0
趣味・習い事				0
食事				0
レクリエーション				0
通勤・通学				0
帰宅	1			1
その他			1	1
計	1	2	2	5

### 3) 乗り継ぎ状況

問5 この草花折立区域での実験運行を使った外出では、他の公共交通機関へ乗り継ぎましたか(○は1つ)。

- 実験運行を使った外出時の乗り継ぎ状況は、「乗換はしなかった」が 4 人、「西東京バス」が 1 人である。

表 2-10 乗り継ぎ先の公共交通機関

乗り継ぎ先	人数
西東京バスに乗り換えた	1
るのバスに乗り換えた	0
はむらんに乗り換えた	0
乗換はしなかった	4
その他	0

## 2.2.3 実験運行による日常生活の変化

問6 以下のア～テに示す各項目について、実験運行を利用することで変化があったと思いますか。それぞれ「1. そう思う」「2. ややそう思う」「3. どちらともいえない」「4. あまりそう思わない」「5. そう思わない」「6. 自分には当てはまらない」の6段階でお答えください。  
(ア～テについて、1～6からそれぞれ〇を1つ)。

- 実験運行による日常生活の変化として、アンケート回答者の半数以上が「そう思う」「ややそう思う」と回答したのは、「外出の範囲が広がった」(4人)、「(気楽に)一人で外出できるようになった」「買物が楽になった」「帰宅が楽になった」「バスの利用回数が増えた」(それぞれ3人)である。

→ 実験運行により、外出時の利便性が向上し、外出が促進された人が一定数存在している。

表 2-11 実験運行による日常生活の変化

単位:人

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない	自分には 当てはまら ない	無回答
外出の範囲が広がった		4					
(気楽に)一人で外出できるようになった	1	2	1				
外出が楽しみになった		1	3				
通院回数が増えた		1	1				2
通院が楽になった		2					2
買物回数が増えた		2	1				1
買物が楽になった		3					1
帰宅が楽になった	1	2	1				
趣味や娯楽のための外出回数や外出時間が増えた			2		1		1
夜間に外出しやすくなった			1	1		1	1
荒天時(大雨、強風、積雪等)でも外出できた		2			1		1
家族での外出が増えた		1	2	1			
友人や知人との外出が増えた				2		1	1
友人や知人と会うことが増えた				2		1	1
外出中や自宅などでの会話が 増えた		1		2			1
新しい日課や仲間が増えた			1	1		1	1
電車の利用回数が増えた			1	1		1	1
バスの利用回数が増えた		3					1
特に変わったことはない			3				1

問 7 そのほか、今回の実験運行を利用することで、あなたご自身の生活が良くなったと感じることはありますか。あれば、ご自由にお書きください。

- そのほかの実験運行を利用することで生活が良くなったと感じることとしても、外出時の利便性向上などについての記述がみられた。

表 2-12 生活が良くなったと感じること(自由記述)

内容
<ul style="list-style-type: none"><li>● 免許証を自主返納した場合、買い物その他で外出は容易になりそう。</li><li>● 実験運行を利用出来るようになって、外出先の選択肢が増えてよかったと思う。</li><li>● 買い物、通院がしやすくなった。</li><li>● 運転手の会話も楽しかった。</li><li>● ダイヤが極めて正確(路線バスも見習ってほしい)。</li></ul>

## 2.2.4 定時定路線型交通の有効性・課題

### 1) 定時定路線型交通の有効性

問 8 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)。

- 定時定路線型交通が公共交通不便地域にとって効果があると思うかどうかについて、回答者全員が「とてもそう思う」と回答している。

表 2-13 定時定路線型交通の効果

考え	人数
とてもそう思う	5
ややそう思う	0
どちらともいえない	0
あまり思わない	0
全く思わない	0
わからない	0

### 2) 運賃の妥当性

問 9 今回の運賃(1回100円)は、妥当だと思いますか(○は1つ)。

- 運賃の妥当性について、「とてもそう思う」「ややそう思う」がいずれも2人であり、妥当ではないとする回答はなかった。

表 2-14 運賃の妥当性

考え	人数
とてもそう思う	2
ややそう思う	2
どちらともいえない	0
あまり思わない	0
全く思わない	0
わからない	0
無回答	1

### 3) 実験運行の改善点

問 10 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○)。

- 実験運行に関する改善点について、「便数を増やしてほしい」が2件、「その他」が1件である。
- 具体的な改善点として、「便数を増やしてほしい」では「一日に15 便程度」が、「その他」では「市役所、公民館、秋川駅方面へ」が挙げられている。
- また、路線バスとの接続の改善、乗り継ぎ時の料金についても意見が挙げられている。

表 2-15 実験運行の改善点(複数回答)

改善点	回答数	具体的内容(自由記述)
便数を増やしてほしい	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一日に15 便程度。(2 件)</li> <li>● 本数がすごく少ない。(※1)</li> </ul>
駐車場所を増やしてほしい	0	
経路を見直してほしい	0	
その他	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市役所、公民館、秋川駅方面へ(※2)</li> <li>● 路線バスとの接続を考慮してほしい。(※1)</li> <li>● 途中で乗り換えるとしても、はむらんのように乗り継ぎ券を出して、100 円で済むととても良い。(※1)</li> </ul>
無回答	2	

※1 他設問の自由記述欄で記載されていた内容だが、実験運行の改善点であるため、本表で記載している

※2 本来「経路を見直してほしい」として分類されるべき内容であるが、回答通り「その他」として記載している。

## 2.2.5 本格導入時の利用意向

問 11 今回の実験運行が本格導入されたら、利用したいと思いますか(○は1つ)。

- 実験運行が本格導入されたら利用したいと思うかどうかについて、無回答(1人)を除く 4人全員が「とてもそう思う」と回答している。

表 2-16 本格導入時の利用意向

考え	人数
とてもそう思う	4
ややそう思う	0
どちらともいえない	0
あまり思わない	0
全く思わない	0
わからない	0
無回答	1

## 2.2.6 市の公共交通全般について(自由記述)

問 12 あきる野市の公共交通について、あなたのお考えを自由にお書きください。

- 市の公共交通について自由意見を求めたところ、るのバスについて(運行コース)、および実験運行について(また実施してほしいなど)の意見が寄せられた。

表 2-17 あきる野市の公共交通に対する意見(自由記述)

項目	内容
るのバスについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>● るのバスの台数を増やし、草花折立地区もコースに入れてほしい。</li> <li>● るのバス(または実験運行)で直接秋川まで行けるといい。</li> </ul>
実験運行について	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手さんの対応が大変すばらしく、また利用したくなった。</li> <li>● 車両・乗り心地が良かった。</li> <li>● 1年間の試行の結果、市が予定している乗車率を下回っても継続して頂きたい。</li> <li>● 改良を重ねて便利になってほしい。</li> <li>● 今後、るのバスとの連携を図ってほしい。</li> </ul>

※ アンケート回答欄外に記述されている自由意見を含む。また、回答内容を意見要旨ごとに分割しているため、回答総数とは一致しない。

## 2.3 調査結果のまとめ

- 実験運行の乗車回数は、「2 回目」が 5 人中 3 人であり、実験運行を 2 回以上利用している人も複数存在している。
- 実験運行を利用した外出の目的は、「買い物」が 3 人で最も多い。また、うち 2 人は「西ヶ谷戸西通り」で下車しており、バス停前の「いなげや あきる野新草花店」の利用が考えられる。
- 実験運行による日常生活の変化として、アンケート回答者の半数以上が「そう思う」「ややそう思う」と回答したのは、「外出の範囲が広がった」(4 人)、「(気楽に)一人で外出できるようになった」「買物が楽になった」「帰宅が楽になった」「バスの利用回数が増えた」(それぞれ 3 人)であり、実験運行により、外出時の利便性が向上し、外出が促進された人が一定数存在している。
- 定時定路線型交通が公共交通不便地域にとって効果があると思うかどうかについて、回答者全員が「とてもそう思う」と回答している。
- 運賃の妥当性について、「とてもそう思う」「ややそう思う」がいずれも 2 件であり、妥当ではないとする回答は無かった。
- 実験運行に関する改善点として、増便、経由地の要望、路線バスとの接続、乗り継ぎ時の料金が挙げられている。
- 実験運行が本格導入されたら利用したいと思うかどうかについて、無回答(1 人)を除く 4 人全員が「とてもそう思う」と回答している。
- 免許所持状況について、「持っている」「持っていたが返納した」「持っていない」のいずれの回答も得られており、免許の所持状況によらず実験運行を利用している。



## 【区域住民向けアンケート調査】

### 定時定路線型交通の有効性に関する意見(問 6、自由記述) 原文

- これからの高齢化社会で免許返納が進めばおのずと必要となっていくと思うからです。
- 高齢で交通手段が無く、頼れる人もいない方にはとても良いと思いました。ただ現在バスが無くても生活できているので、なかなか高齢者以外は使うきっかけが無かったかなと感じました。
- これからは 80 代の人達が増えますが、足腰が弱り体力もなくなり、歩くことが出来なくなるので、近くまで来てくれると出かける回数が増えると思う。
- 現在主にバイクに頼って(雨の日は車)生活していますが、ぼちぼち運転を止めた方がいいのではと思ったり、足が無くてもここで生活できるかと悩んだりしています。たとえ小さな車でも定時に頼れる交通があったら、子供達(23 区内在住)の近くへ転居しなくても、住みなれた田舎で生きていきたいので、将来にわたって長く信頼できる交通の便を作って頂けるよう強く望みます。
- 現在は個人的には利用する状況にないが、近い将来、歩行、自転車、運転が難しくなったときでも有効だと思います。しかし、経営的にみると、やはり赤字ではないかと思えます。むずかしいですね。
- 今は車に乗っていますが、近い将来利用すると思います。この地域は坂がとても多く、バス停までも遠く、絶対必要な路線だと思えます。
- 公共バスを利用するにもバス停が遠く、少しでも家の近くまで車が来てくれるのはありがたいと思う。若い人は仕事に行っているので、家から買い物などに出掛ける足が必要です。
- 駅に行くのも歩さだと遠いから。
- 車に乗れない人、免許を返した人たちは移動するのにタクシーか歩くしかないから。
- 駐車場の周知が不足していると思う。のバスやはむらん、路線バスへの接続場所と本数が不便で少なすぎると思う。
- 近くのバス停まで遠いので、バスを出してくれるのはありがたいです。けれど、自分が利用したい時間帯にバスがなかったので利用できませんでした。もし便数を増やしていただけるなら利用したいと思えます。
- 高齢化が急速に進んでいることもあり、自家用車の保有は近々減少していくことから、公共交通の利便性が求められていくと考えられる。
- 現在は自分で運転していますが、将来免許返納した後は利用したいと思えます。
- ここから永田橋のバス停まではとても遠い。免許を返納したら病院や買い物も不便になるので、家の近くから乗れるバスがとてもありがたい。
- 利用したことがない。
- 陸の孤島だから。
- 地域的に自家用車を持っている人も多く、利用している近所の人を見たことが無い。
- 市役所、公民館、ふれあいセンターなど、直通があると便利だと思う。
- 今回の実験はそれなりの効果はあったが、根本的な解決とはならなかった。現行ののバスのコースを変更して、下河原、折立、パークハイツのルートを巡るコースを考えて欲しい。卵が先か鶏が先か、住民は利便性が向上すれば乗車するが、現行の延長線上では行き詰ってしまう。
- 一年間の折立区域の公共交通はありがたかったです。今現在は無くなりませんので、不便を感じております。草花団地内を通してほしいです。お願いします。
- 今後ますます高齢化が進み、自分で運転をしなくなる人が多くなる。その中で移動の手段が確保されていることは安心です。ただ、活用方法として定時定路線型以外にもっと有効なものがあるなら考えてもらいたい。
- 市民の声があって実証実験がなされたと思うが、のバスのルート外、公共交通の不便な地域はタクシーチケットが安く買えるなどの優遇の方がありがたい。よく実験車両を見かけたが、利用者は見たことがなかったの、どれだけの市民の声があったのかと疑問に思った。
- 効果があるかは分からないが、普及すれば免許の返還等高齢者が運転しなくても生活していけるようになると思う。
- 不便な地区なので、歩くにも大変なところ。車の無い方、運転できない方、高齢の方にとっては大変助かるのではないかと思います。
- 交通手段の無いところや人には大切です。
- まだ運転できるが、高齢になってから免許返納がしやすくなると思う。
- 不便だから必要である。今はコロナ禍で外出しないが、車や自転車を使わないで外出する時には使いたい。実際、はむらんを使い羽村駅に行っていた。定時定路線型交通を運行してほしい。自由に外出できることに地域で差が無いようにしてほしいから。
- 正直なところ、タクシー・バスを使い、一回下車してさらに西東京バスの時刻表に合わせて乗り継ぐということになると、時間もかかるし煩わしいです。だから、交通は少なくとも良いですから、一回乗車したら遠回りでもや時間がかかっても、市役所・キララホール・ルピア・図書館・大型店などへ行ける現在運行しているのバスを走らせてほしい。
- 公共交通手段がないと、タクシーを利用することになり不経済。
- 折立はバス停も遠く、駅も遠く、坂も多く、自家用車が無いと外出が困難な状況です。また、高齢化がかなり進み、草花団地は自家用車を運転することも困難になってくる方が今後多くなってくると思います。病院や駅、市役所や買い物など、車が運転できない方にとっては移動手段としてとても重要だと思います。
- 駅やバス停から遠く離れた地域に住み、免許証を返納した住民には頼れるのは定時定路線型交通しかありません。これがなければ、通院も買い物もできないし、他の交通機関を乗り継いで駅にも病院にも市役所に行くのも困難です。足を確保することによって外出もでき、他の方々との交流もでき、精神的、身体的に健康でいられると思います。
- 歩いて 15 分かかるところ、近所にバス停が出来て喜びました。ただ利用したい時間になくて残念だった。

- もうすぐ運転を止めようと思っています。だから市からの補助路線があることは非常に心強いです。
- 車が運転できなくなったとき。
- 現状まだ利用者が限定され少ないと思うが、今後数年後は免許返納者が増え、利用者が増えることは確かである。但し、最寄りのJR駅を経由してもらえれば最高です。
- 高齢者や自家用車が無い人にとっては他に交通手段が無い。
- お年寄りが多いこの折立地区では、これから免許返納される方も沢山いらっしゃると思います。折立には病院やスーパーなど買い物できる場所はありません。公共機関があれば、お年寄りの方も病院や買い物に一人で外出出来て、認知症予防にもなり、将来安心して暮らせると思います。また、将来的にも公共機関があるだけで子供たちが自立して結婚した後、折立地区に戻ってきやすく空き家問題もなくあきる野市の人口増加に繋がるとも思っています。
- 高齢化が進む中においては、必須と考えます。
- 高齢になったら必要。
- 問 1 から 2.知らなかったで遷移。そもそも何をどうやっていたかが書かれておらず、そのために広報や HP を見るのもおかし。アンケートになっていない。分かるわけがないだろうと。そのうえで、便数が無ければ成り立たない条件であり、そうであれば民間業を圧迫する無責任さもある。問 7 にも繋がるが、民間が参入したがないエリアで、民間業レベルで運行、高齢者にはシルバーパスの発行基準を下げるといった方向が成立させる前提、税金垂れ流しの形では利用者の意識が上がらないと思われる。
- 他のバス停までが遠いため、とても助かると思います。坂も多いのでとても効果があると思います。
- 夫婦で一回いなげやおつかい時利用したのと、娘たちが帰宅時利用したのと、2 回の利用でした。特に後日娘たちから連絡があり、好評でした。運転免許証自主返納後は特に便利になったと感じると思います。
- 毎日利用する住民の立場になって色々検討し、よりよい路線にして活用できるように検討実施していただきたい。
- 駅、バス停が遠い(花の岡)。
- 住民が高齢化して公共交通を使わざるを得なくなる。不便な地域ほど公共交通を利用しやすくすべき。税金を支払っているのだから、平等に還元してほしい。
- 高齢者になると車等での移動を控えるため、交通事故の低減、地域住民の生活向上、利用価値あり。
- この地区は年々高齢化が進んでいるため必要となります。唯、時間を区切ると控える場合があるので、タクシーのように少し割高でも利用できると助かるでしょう。また、小型バスでは利用者の関係からロスが多くなるので、何か自家用車並みで運行できれば良いと思います。
- 免許返納等で足が無くなると必要となってくるから。
- いずれこのような交通にお世話になりますが、ぜひ公共の場所(市役所、病院、鉄道駅)には行けるようにしてほしい。
- 車の運転が出来ない人には効果があるかもしれない。
- 居住する方々が高齢化してきているため、車を運転しなくなる方も増えると思うので。
- いつまでも若くて健康維持は続きませんし、難しい課題だと思います。色々なことを実行していくことが大切だと思います。老若男女問わず利用できる(利用する)スタイルが理想です。

## 【区域住民向けアンケート調査】

### あきる野市の公共交通に対する意見(問 10、自由記述) 原文

- 駅(羽村・福生)までのバスがあったら良いと思います。福生に行くバス停までは徒歩 20 分ほどかかるため。はむらんは徒歩 10 分くらいですが、本数が少ないです。
- るのバスの台数を増やせないのであれば、毎日の便数を少し減らしても目的地を増やして、病院・市役所まで連れていってもらえたら助かります。
- バス、鉄道のない地域にはやはり今回のような手段が必要だと思います。経営的にどうかは心配ですが、実証実験では大赤字だったと思います。しかし、ますます高齢化率が進む地域では必要と思います。
- 現在の路線ですと、近場への用事には良いですが、遠い医療センターなどに行くのに大変なので、西東京バスの連絡も考えてほしいです。るのバスを少し増し、折立地区にも走らせてほしいです。
- 草花から市役所に行く便が無い。るのバスも便数が少ない。
- 交通の便の良いところに住んでいる人、若い人達は良いが、年が行くと足腰が弱くなっているため、公共交通がもっと密に住んでいる人たちが利用しやすいところ、時間に通っていると便利だと思う。
- 路線バスは長年の経験で営業されていて、基準も料金も高い。るのバスのコース、はむらんの接続場所はもっと地域の利用者の希望が盛り込まれると利用したくなるのではないかと。
- 今は車を運転するので必要としないが、今後都市を重ねれば乗るかもしれない。タクシーが援助されて安ければいいと思う。
- 狭い道が多く、運転速度に気を付けねばならない地区にも関わらず、バスの運転手が速い速度で走る、対向車が来るのに寄らない等、危険な運転を見かけることが多かったため、バスに走ってほしくないと思っています。
- 我みたいにも不便な地域に住んでいる者(特に一人世帯)に、気軽に外出できると気がくつことを願っています。
- 私が八王子市から移転してきたころ(S50 年代)、福生から菅生行きバスが1~2本/日あったことを記憶しています。運転免許を返納して、交通不便な所であることを認識した。益々高齢化社会になり、交通手段は重要な課題と思う。まず出来ることは、るのバスの拡充とルートの見直し(参考:はむらん)。
- 市役所、クリニック、バス路線に接続できるようにしてほしいです。
- 市役所・公民館・図書館・病院(医療機関)等、生活していく上で必要な場所へのアクセスが悪い。車に乗れない人にとっては、とても不便な現状だと思う。
- あきる野は車があった方が生活しやすい。現役世代が車を手放したら、それまでドアツードアで自由に移動していたのに、バス停まで歩く、そしてバスを待つ、時にはバスを乗り換えなくてはならない、とそんな生活にはたして自分が慣れるのだろうか?という目線で考えた。そして自分はタクシーを選びそうな気がしている(値段は雲泥の差だが)。
- 福生駅を利用しています。バス停まで歩くと駅までの半分の距離になるので、結局駅まで歩いていきます。天気がいい日はいいけど、雨の日は大変です。

- 弱い者や住んでいる地域によって、外出の自由が妨げられないように努めてほしい。
- 西東京バスはバス停まで 1km ほど歩けば市の中心街、医療センター・イオン・五日市線秋川駅など、人が利用するであろう所へ運行しているので助かります。るのバスもそこまでいなくても、乗り換えなしで市役所・市の中心街へ行けるようにしてほしい。
- 20 代で結婚を機にあきる野市草花折立に来ましたが、本当に交通の面で不便で、電動自動車(現在は壊れたため破棄)、自家用車も購入(自分用に)しなければならず、今までバスや電車をよく利用していた者にとってはとても辛かったです。もっと早く公共交通が必要な所を考えてほしかったです。
- 基本的には、るのバスを 3 台にし、市内全域を走らせる。るのバスを運行できない地域には、定時定路線型の小型自動車を走らせる。観光に力を入れ、観光客を増やし、地元の人たちも利用することで、五日市の奥の方にもるのバスや小型自動車を走らせることが出来る。
- あきる野市の公共交通といってもピンときません。勤めをしている間、市民意識も薄かったです。勤めを止めて、市の行事にも参加するようになって、”足が無い！”と気が付きました。
- るのバス 1 台では絶対不足です。るのバスを補完する取り組みは欠かせません。
- 地域によって格差がある。
- 市内が広域なので皆が満足するような整備は難しいと思いますが、1. タクシー補助券の配布、2. ボランティア運転手による市内ミニバスの運行(普通免許で運転できるサイズ)等を検討してはいかがでしょうか。究極的には、街のコンパクト化を進め、高齢者を一か所に集めた住宅の整備が必要になると思います。
- るのバスは 1 日 2~3 本しかないので使えない！秋川駅行きが少ないので通院に困る。
- 欲を言うと、バス停に出るまで、バス停から目的地までが遠い地点が多いかなと。さすがに駅や病院は問題ないですが、住宅地内を走っている印象がない。それをるのバスでカバーされているのは承知で、あと一歩足りないので気楽に乗ろうかなとは行きませんね。
- あきる野市は広いので、公共交通利用には地域差があり、現住所はバス停まで徒歩 25 分かかり不便です。路線バスに効率よく繋がるよう期待します。
- あきる野市は東京都の西端に位置し、行政区画が広大で起伏に富んだ立地から、一次産業が中心で人口も少なく財政的にも余裕とは言えない現状です。従って市の行政対応が現状のままでは市民の不自由な生活と負担増が考えられるのみで、公共交通には余り期待できないのではないかと考えられます。そこで公共交通を市民に喜ばれし足として効率化に期待させるためには、財政の裏打ちの上で東京都などの上部機関に積極的に働きかけ、市の事業について一層の理解と協力を得て、市の財政の健全化と事業の振興発展により市民生活が安定することによって、交通産業の発展を図ること。なお、昼間人口の増加を図るため民間交通機関の現在以上の参入要請をするほか、企業・観光事業などを誘致することによって、流入人口によって交通の潤沢化が図られ、地域住民の足の確保に関連するものと考えられます。
- バスの本数が少ないのがかなり不便。
- また実施して頂けることを願っております。
- 福生方面(駅)へのルートがない。
- 時間帯による車種の変化をし、よりロスの少ない方法を考えて一台でも利用回数を増やす方法を取れば良いと思う。
- 羽村、福生もバスが有りますが、あきる野市草花団地は年配者が多いのにナシ。小型車、バスがよいと思います。
- 福生駅、羽村駅、市役所に容易に行けることがまず大切だと思います。折立地区における駐車場はどこでも停車乗降できるように。空車状態が続いても継続して頂きたい。タクシー利用補助も考えて良いのではないかと思います。
- 長年の要望を現実にしていただきありがとうございます。義母もいつもではないですが、時間をうまく使いながら、バスを使っています。折立は坂が多く高齢者も多数います。タクシーを送迎しても ¥3000 はかかります。交通に不便なところ。