資料２－１

# あきる野市地域公共交通計画　素案　【概要版】
# 第３章（課題のまとめ）から第６章まで

## 第３章　課題

### 第３節　課題のまとめ

市の公共交通に関する課題は、５項目の課題にまとめられます。個々の現状、課題との関係を次のページの図 1に示します。

**課題のまとめ**

**課題①　交通とまちづくりとの連携**

・上位計画が目指す将来の都市構造・土地利用を支える公共交通が必要
・まちづくり、観光、福祉等と連携した公共交通が必要
・人口構造やライフスタイルの変化に対応した公共交通が必要

**課題②　公共交通の利用促進**

・人口減少・少子高齢化社会でも、外出頻度を確保するため、公共交通の利用が停滞していることへの対応が必要
・路線バス等に対する市の補助の適正化を図るためにも、公共交通の利用を増やすことが必要・人口構造やライフスタイルの変化に対応した公共交通が必要

**課題③　公共交通の利便性向上**

・通勤、通学、通院、買物等、日常生活を支える移動手段の確保が必要
・鉄道、路線バス、るのバスがそれぞれ利用しやすく、かつ、それらの乗り継ぎをしやすくすることが必要
・鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域）における移動手段の確保が必要

**課題④　市外との結びつきの強化**

・日常の生活があきる野市内だけで完結していないため、引き続き周辺自治体への移動手段の維持・確保が必要

**課題⑤　新技術、新たな公共交通への対応**

・バス、タクシーの運転手不足等、公共交通の担い手不足、環境問題への対応等に対応するため、新技術や新たな公共交通に対応していくことが必要

| 現状の整理 | | 課題の整理 | | 課題のまとめ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 公共交通を取り巻く状況 | | 公共交通を取り巻く状況に関する課題 | | ①<br>交通とまちづくりとの連携 | ②<br>公共交通の利用促進 | ③<br>公共交通の利便性向上 | ④<br>市外との結びつきの強化 | ⑤<br>新技術、新たな公共交通への対応 |
| 1．社会状況関連 | ・引き続き人口減少・少子高齢化の進行<br>・インターネット通販やテレワークの普及などライフスタイルの変化<br>・健康寿命の延伸 | 1．社会状況の変化の対応 | 1）人口構造やライフスタイルの変化への対応 | ● | ● | ● | ● | ● |
| | ・自動車の利用が多い<br>・運転免許証の返納の進行<br>・ライフスタイルの変化により、外出頻度が減少傾向 | | 2）外出頻度の減少への対応 | ● | ● | ● | | |
| | ・環境に配慮した車両、新たなモビリティ、ICT の活用、自動運転など交通に関する新たな技術やシステムの普及 | | 3）新技術、新たな公共交通の活用 | | | ● | | ● |
| | ・都心から本市へのアクセス性を生かした観光需要<br>・新型コロナの影響による入込客数減から回復傾向 | | 4）観光への対応 | ● | | | ● | |
| 2．上位計画等関連 | ・あきる野市都市計画マスタープランの土地利用方針 | 2．上位計画等への対応 | 1）将来の土地利用を支える公共交通 | ● | | | | |
| | ・総合計画や都市計画マスタープラン等で示されている将来都市像、方向性 | | 2）上位計画に即した公共交通のあり方 | ● | | | | |
| 3．まちづくり関連 | ・市では都市構造として「拠点」と「軸」を位置付け<br>・都市のコンパクト化 | 3．まちづくりへの対応 | 1）都市的土地利用との連携、移動支援 | ● | | | ● | |
| | ・市の豊富な観光資源<br>・広域交通網（圏央道等） | | 2）観光との連携、移動支援 | ● | | | ● | |
| | ・SDGsに関わる取組の推進<br>・地球温暖化対策の推進 | | 3）環境問題等への公共交通による支援 | ● | ● | | | ● |
| 市の公共交通 | | 市の公共交通に関する課題 | | | | | | |
| 1．人口や主要な施設の状況 | ・人口の分布、主要な施設の立地状況等<br>・市内のJR 五日市線の各駅のうち、東秋留駅と武蔵引田駅には駅前広場がない | 1．人口や主要な施設の状況と公共交通への対応 | | ● | | ● | | |
| 2．公共交通の状況 | ・道路の幅員、勾配などの地理的特性 | 2．公共交通の状況への対応 | 1）地理的特性 | ● | | ● | | |
| | ・JR五日市線（市の基幹交通） | | 2）鉄道 | | ● | ● | ● | |
| | ・市内には西東京バス（路線バス）とるのバスが運行<br>・新型コロナの影響による利用者減から回復傾向 | | 3）路線バス、るのバス | | ● | ● | ● | ● |
| | ・市内には高低差や狭隘道路など、市内バスではカバーできない地域<br>・公共交通空白地域に対するタクシー利用補助、デマンド型交通の実証実験等を実施 | | 4）鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域）<br>タクシー、デマンド型交通等 | | ● | ● | | ● |
| | ・レンタサイクルや電動キックボードの貸出<br>・福祉有償運送や民間の施設送迎バス、スクールバスの運行 | | 5）地域の多様な輸送資源 | | | ● | | |
| 3．市民の意識とニーズ | ・公共交通の重要度は高く、満足度は最も低い状況<br>・市外に移り住みたいと考えている人の理由は「交通の便が良くないため」が最多等 | 3．市民の意識とニーズへの対応 | | | | ● | | |
| 4．これまでの取組 | ・公共交通の実証実験等を実施<br>・運行自体が地域に浸透していない状況 | 4．これまでの取組への対応 | 1）公共交通空白地域への対応 | | | ● | | |
| | ・公共交通の利用方法等に関する周知、取組のPR等の実施 | | 2）公共交通の利用推進、PR | | ● | | | |
| | ・生産年齢人口の減少による税収の減少、高齢化に伴う医療費の増加等 | | 3）路線バス等に対する市の補助の適正化 | | ● | | | |

※課題のまとめでは、5 つの課題について該当する箇所に「●」を表示している。

図 1　個々の現状、課題と、課題のまとめとの関係

# 第４章 基本方針と目標

## 第１節　計画の基本方針

市では、第２次あきる野市総合計画の将来都市像として「豊かな自然と人々の絆に包まれ 人やまち、文化を育む 安全・安心なまち あきる野」を定めるとともに、あきる野市都市計画マスタープランのまちづくりの将来像として「人・地域・自然とのつながりを大切にし、安心して住み続けられるまち・あきる野」と定めています。

また、市内の人口や都市施設は、JR 五日市線沿線を中心に集積しつつ、その他の地域にも広く分布しています。市では、都市構造として、交通の結節点であり都市機能が集積する「拠点」と、これらの拠点を連携させる基幹的な交通ネットワークと沿線への諸機能の集積等を図る「軸」を位置付け、都市整備を進めています。

市内では、JR 五日市線、路線バス（西東京バス）のほか、補完的なコミュニティバス「るのバス」が運行されています。また、市内にはこれらの交通ではカバーできない地域（公共交通空白地域）が存在するため、タクシー利用の補助やデマンド型交通の実証実験等を実施してきました。

少子高齢化、女性の社会進出、働き方の多様化、消費行動の変化といった社会情勢の変化は、市民のライフスタイルにも影響を及ぼしています。さらに、運転免許証の返納などにより、外出の頻度は減少傾向にあります。

また、本市には秋川渓谷をはじめ観光資源が分布し、都心からのアクセスの良さを生かした観光需要は、新型コロナウイルスの影響による減少から回復しつつあります。

このような中、市の公共交通については、まちづくりとの連携、利用促進、利便性向上、市外との結びつきの強化、新技術への対応などの課題が残されています。

一方で、国の動きとしては、令和２年（2020 年）及び令和５年（2023 年）の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、「地域自らがデザインする地域の交通」「地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実」「地域の関係者の連携と協働の促進」など、地域の多様な輸送資源を組み合わせた公共交通のあり方を計画に位置付けることが可能になりました。

また、環境に配慮した車両、新たなモビリティ、ICT の活用、自動運転など、交通に関する新たな技術やシステムの普及が進んでいます。

以上の背景を踏まえ、市の総合計画や都市計画マスタープランにおける将来都市像等の実現に向けて、市の公共交通の基本方針を次のように設定します。

**＜基本方針＞**

**多様な移動手段がつながり、まちづくりと連携する、**
**誰もが利用しやすい、持続可能な地域公共交通**

この基本方針に基づき、市では、都市計画マスタープランの将来都市構造・土地利用を支え、まちづくり、観光、福祉等と連携しながら、人口減少・少子高齢化社会においても、日常生活を支える公共交通を確保します。

また、鉄道、路線バス、るのバス、タクシー、デマンド交通など、多様な交通手段の利用を促進し、乗り継ぎの利便性向上や道路網の整備により、公共交通の総合的な利便性向上を図ります。

さらに、市民の公共交通への理解促進や利用意識の醸成、新技術の導入などにより、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

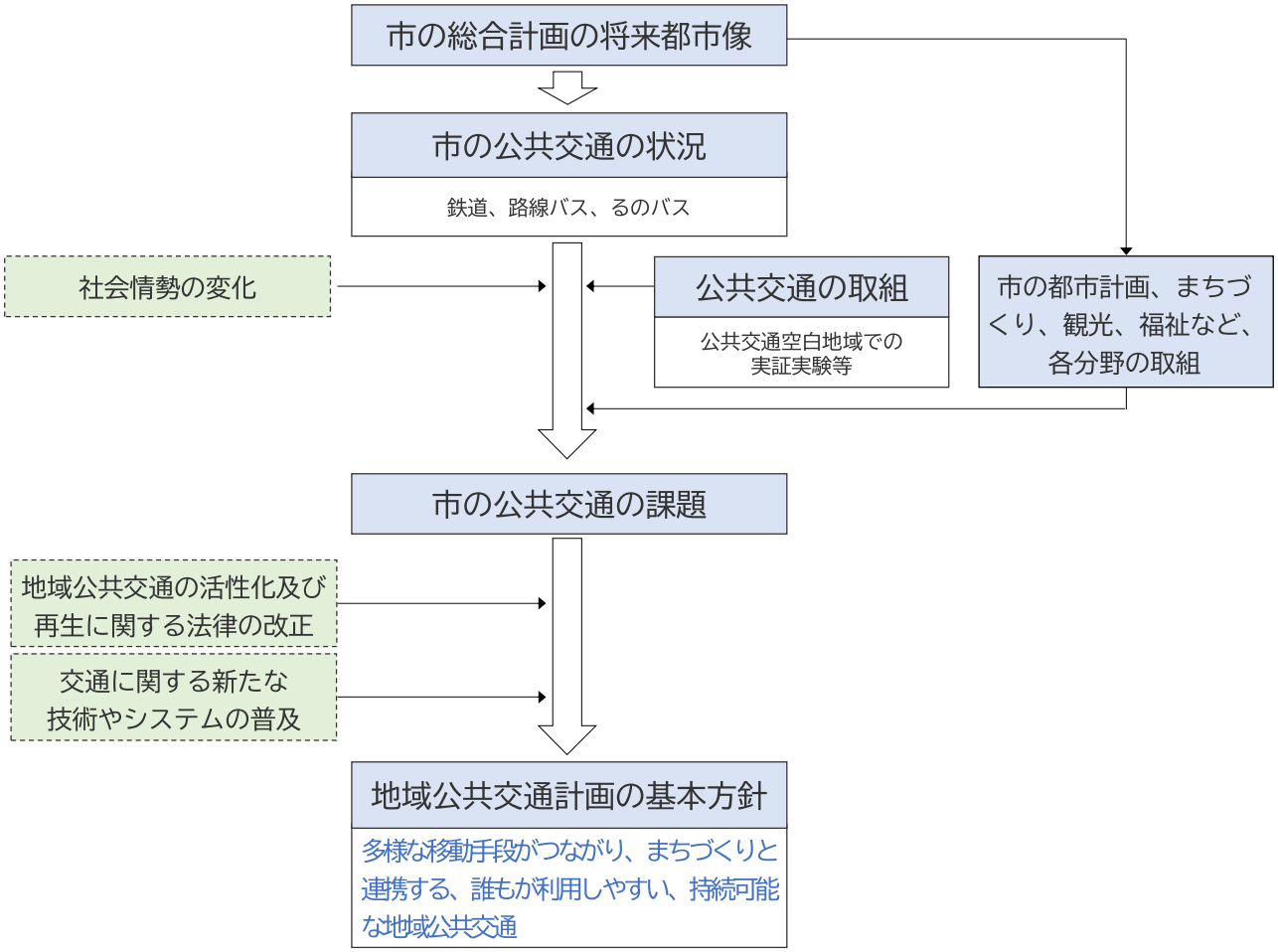


図 2　本計画の基本方針の設定の背景

## 第２節　公共交通の役割と目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像

本市の上位計画に示されている生活圏を単位として、鉄道駅を中心とする地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

地域公共交通ネットワークは、鉄道を主軸として、拠点間を結ぶ「路線バスネットワーク」と、拠点や鉄道駅、各種施設間を結び、幹線バスネットワークを補完する「るのバスネットワーク」、さらに地域内の施設や路線バスへのアクセスを確保する「地域交通」が相互に連携しながら機能することを目指します。

また、現在の路線バスネットワークは、本市だけではなく隣接自治体の鉄道駅（福生駅、拝島駅等）に広がる路線網が形成されていることを踏まえ、隣接自治体の鉄道駅へのアクセスの維持に努めます。

### （１）路線バスネットワーク形成に向けた考え方

・鉄道（JR 五日市線）とともに、市内の拠点間や隣接自治体の拠点との間の骨格を成し、多くの沿線地域の移動を支えるネットワークを形成します。

### （２）地域バスネットワーク形成に向けた考え方

・地域特性に応じ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設等をつなぐバス路線で、主に生活圏内の移動を支えるネットワークを形成します。

### （３）地域交通の考え方

・路線バスやるのバスを利用しづらい住宅地から鉄道駅や生活施設等への移動を補完する交通で、地域特性に応じて身近な生活の移動を支える交通手段を形成します。
・具体的な交通手段として、デマンド型交通、タクシー、その他のコミュニティ交通を想定します。

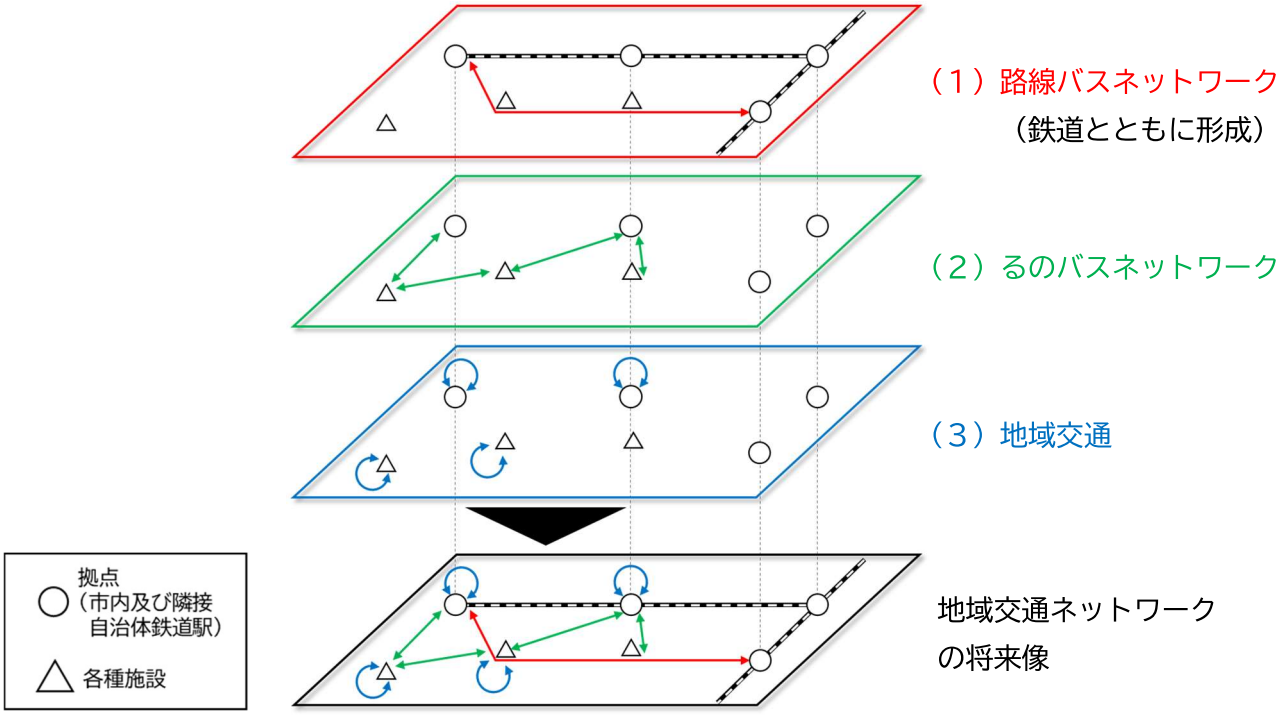


図 ３　地域公共交通ネットワークの将来像のイメージ

## 第３節　計画の目標

基本方針の実現に向けて、市の公共交通を考えるうえでは、特に以下の３つの観点が重要です。

１）市民生活とまちづくりを支える公共交通であること。またその公共交通は、持続可能なものであること。
２）市の公共交通を持続可能なものとするためには、これまでの実証実験等の取組を踏まえ、公共交通側の利便性を向上させるだけではなく、市民の理解と協力が不可欠であること。
３）公共交通を持続可能なものとするためには、さらに、公共交通に関わる周辺環境の整備も必要であること。特に、運転手不足等の公共交通の担い手不足や、環境問題への対応等を念頭においた取組が求められること。

これらの観点を踏まえ、計画の目標として以下の３の目標を設定します。

＜計画の目標＞

**目標１　市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築**

**目標２　公共交通と市民等との接点強化**

**目標３　公共交通を支える環境等の底上げ**

それぞれの目標の詳細を、以下に示します。

| 基本方針 | 計画の目標 |
| --- | --- |
| 多様な移動手段がつながり、まちづくりと連携する、誰もが利用しやすい、持続可能な地域公共交通 | **目標１　市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築**<br>・既存の公共交通サービスを維持・確保しつつ、市内・外のアクセスを全般的に向上させることにより、交通弱者だけでなく、全ての市民にとって利用しやすい公共交通体系を構築する<br>・今後のまちづくりと連携して、駅へのアクセスの強化や拠点バス停整備などを進めることにより、交通結節点の強化による乗継利便性を向上させる<br><br>**目標２　公共交通と市民等との接点強化**<br>・公共交通に関わる市民への働きかけ、利用機会の創出により、公共交通に対する市民の理解の促進や公共交通を守り育てる意識の醸成を図る<br>・観光も想定した公共交通の利用促進、情報提供の充実等により、市民だけではなく、外国人を含む観光客も利用しやすい交通環境の充実を図る<br><br>**目標３　公共交通を支える環境等の底上げ**<br>・路線バス等の導入空間となる道路網の整備を推進することにより、公共交通網の拡大を支える<br>・公共交通により市内の移動手段を確保できない場合、民間輸送サービス等、地域の輸送資源との連携を検討することにより、公共交通を支える<br>・新技術や新たな公共交通の動向を注視し、導入の可能性を検討することにより、公共交通の担い手不足への対応、環境問題への対応などを図る |

図 4　計画の目標

## 第５章 施策

計画の目標を達成するために実施する施策の体系を、以下の表 １から表 ２に示します。

表 １　施策体系　1/2

| | 目標 | 施策 | | 事業 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 施策名 | 目的 | 事業名 | 事業の内容 |
| 1 | 目標１<br><br>市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 | 施策１ まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成 | 鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通などの異なる交通モードについて、役割分担を明確にしつつ連携を図り、一体的なサービスを構築するとともに、これらの公共交通の乗り換えをしやすくするため、交通の拠点を強化することにより、利用者にとって便利で、事業者にとって持続可能な公共交通ネットワークを形成する。 | ① るのバスやデマンド型交通などのサービスの一体的な見直し | ・るのバスやデマンド型交通などの役割の明確化<br>・これに基づく運行維持、改善の実施 |
| 2 | | | | ② 鉄道、路線バス、るのバスの結節性の改善 | ・路線バスやるのバスの鉄道駅への乗り入れによる乗り換えの改善<br>（武蔵引田駅北口、東秋留駅南口） |
| 3 | | | | ③ 公共交通利用者の需要が高い施設の交通拠点化の検討 | ・多くの人が公共交通を利用して訪れる施設（公共施設、商業施設、病院など）へのアクセス性の改善の検討 |
| 4 | | | | ④ るのバスやデマンド型交通などの適正な運賃体系のあり方の検討 | ・るのバスやデマンド型交通などの必要な割引制度の維持<br>・適正な運賃体系、運賃負担のあり方の検討 |
| 5 | | 施策２ 鉄道やバスの利用圏外における、新たな交通手段やサービスの導入 | 鉄道、路線バス及びるのバスを利用しづらい地域に対して、車を持たない人や免許を返納した人を含めた住民が安心して移動できるために、新たな交通手段やサービスを提供する。<br>また、送迎サービスや福祉輸送サービスなど、これまで公共交通体系に組み込まれなかった地域輸送資源の取り込みを検討する。 | ① デマンド型交通の運行 | ・デマンド型交通の本格運行の実施・継続<br>・デマンド型交通の事業の有効性や課題などの検証 |
| 6 | | | | ② 定額運行サービスの導入の検討 | ・定額での乗り放題サービスの導入の検討 |
| 7 | | | | ③ タクシー利用補助の実施 | ・タクシー運賃・利用補助の実施の検討 |
| 8 | | | | ④ 送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討 | ・民間の送迎サービス、福祉輸送サービスの実態調査、運行事業者へのヒアリング等の実施<br>・地域等の移動の足としての活用可能性の検討 |
| 9 | | 施策３ ソフト面の分かりやすさの向上 | 公共交通を充実させるだけでなく、利用者の視点に立った、分かりやすい公共交通を提供するために、ダイヤ設定、運賃体系、情報提供の方法など、ソフト面の改善を進める。 | ① ニーズに合わせたダイヤ設定 | ・路線バス、るのバスのニーズに合わせたダイヤの検討、調整<br>・分かりやすさや利用しやすさを意識したダイヤの検討、調整 |
| 10 | | | | ② 円滑な乗り継ぎ連携 | ・JR五日市線との乗り継ぎに配慮した、路線バス、るのバスのダイヤの検討、調整<br>・路線バス、るのバス、デマンド型交通などへの乗り継ぎ割引制度の導入の検討 |
| 11 | | | | ③ 情報提供の充実・高度化の推進 | ・路線バス、るのバスの経路・運行情報のオープンデータの作成・更新<br>・西東京バスのホームページ「京王バスナビ」（路線バスとるのバスの車両走行位置の情報）の使い勝手の向上、他のサイトやアプリを介した利用への対応、デマンド型交通等への対象拡充の検討 |
| 12 | | 施策４ 交通事業者や周辺市町村との連携の推進 | 公共交通の維持・確保に向けて、鉄道や路線バスを運行している交通事業者や、ネットワークが接続されている周辺市町村（八王子市、福生市、羽村市、日の出町、檜原村）などとの連携を推進する。<br>また、周辺市町村と連携し、交通事業者への働きかけを実施する。 | ① 交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進 | ・あきる野市地域公共交通協議会による情報共有・意見交換<br>・あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会による「あきる野・檜原地域公共交通計画」の推進、進捗状況の管理 |
| 13 | | | | ② 周辺市町村と連携した交通事業者への働きかけの推進 | ・周辺市町村と連携した、鉄道事業者やバス事業者への公共交通の維持・確保の働きかけ<br>・鉄道事業者やバス事業者が行う利用促進の取り組みへの参画 |
| 14 | 目標２<br><br>公共交通と市民等との接点強化 | 施策１ 公共交通の認知度の向上 | 市民が、公共交通や市の公共交通施策を知るための仕掛けを作り、働きかける。 | ① 印刷物やメディアを通じた情報の発信 | ・ガイドブック、チラシ、ポスターなどの印刷物の作成<br>・市のホームページ、広報あきる野、公式SNSアカウントによる情報発信<br>・全市民に向けた発信だけでなく、通勤・通学者、子育て世帯、高齢者など、特定の層に向けた情報発信 |
| 15 | | | | ② イベント等における広報の推進 | ・市のイベント等での公共交通のPR |
| 16 | | | | ③ 児童・生徒に対する働きかけ | ・児童・生徒に向けた広報物の配布、「バスの乗り方教室」の開催、公共交通を利用する際のマナーの啓発<br>・児童・生徒が公共交通について考える機会の創出 |

表 2　施策体系　2/2

| | 目標 | 施策 | | 事業 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 施策名 | 目的 | 事業名 | 事業の内容 |
| 17 | 目標２<br><br>公共交通と市民等との接点強化（続き） | 施策２ 公共交通利用のきっかけ作り | 公共交通の存在を知っているものの、様々な理由で日常的に利用していない市民が、公共交通を利用するきっかけを作る。 | ① 公共交通を「自分ごと」として捉えてもらう仕組みづくり | ・市、交通事業者、市民などが、一緒に公共交通の改善を進める仕組みづくり（市民へのモニタリング結果の定期的な公表、市民からの質問や意見の収集、バス事業者と市民との意見交換の機会を設けるなど） |
| 18 | | | | ② 体験乗車等の機会の設定 | ・デマンド型交通の体験乗車の機会の設定<br>・デマンド型交通に関わる説明会等の実施 |
| 19 | | | | ③ 子育て世帯への支援 | ・乳幼児のいる世帯への公共交通の利用のための支援策の検討（車両へのベビーカー用スペースの設置などの設備面の充実、乳幼児連れの方が利用しやすい車内マナーの啓発など） |
| 20 | | | | ④ 運転免許返納者への支援 | ・運転免許返納者に対して、路線バス、るのバス、デマンド型交通等の割引乗車証の発行を検討 |
| 21 | | | | ⑤ JR五日市線の利用促進を目的とした取り組みへの参画 | ・JR東日本が企画・実施する、JR五日市線の利用促進のための取り組みへの参画 |
| 22 | | 施策３ 観光需要への対応 | 訪日外国人を含めた来訪者の増加に合わせ、公共交通の利用促進を通じた観光渋滞対策や、来訪者が周遊しやすい公共交通の実現を図る。 | ① 観光MaaSの導入の検討 | ・複数の交通手段の交通費と観光体験がセットになった、お得なチケットの導入検討 |
| 23 | | | | ② 案内表記の多言語化の推進 | ・鉄道駅、主要なバス停、観光地における、案内表示の多言語化を引き続き推進 |
| 24 | | | | ③ 多様な運賃決済手段への対応 | ・交通系ICカードの利用を、JR五日市線、路線バス、市内タクシーに加え、るのバスへの拡大の検討<br>・クレジットカードによるタッチ決済、二次元コードによる決済などの対応を検討 |
| 25 | | | | ④ 来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信 | ・観光地周辺で自家用車の利用を控える取り組みの検討（鉄道駅周辺等における臨時的なパーク・アンド・ライド駐車場の開設、特定小型原動機付自転車（電動キックボード）等の新たな交通手段の駐車場等の整備、来訪を検討している観光客に向けた公共交通利用を呼びかける情報発信、自家用車の利用抑制に協力した観光客へのインセンティブの付与など） |
| 26 | 目標３<br><br>公共交通を支える環境等の底上げ | 施策１ 道路網の整備の推進 | バス、デマンド型交通、タクシーなどの走行空間である道路の安全性、走行円滑性の改善のために、都に働きかけるとともに、市道の整備を推進する。 | ① 都への働きかけの実施 | ・東京都に対する都道（都が管理する道路）整備の継続的な働きかけの実施 |
| 27 | | | | ② 市道の整備の推進 | ・市道（市が管理する道路）の拡幅、歩道設置などの推進 |
| 28 | | 施策２ 安全性・耐災性の向上 | 市民にとって安全・安心な公共交通の利用環境を構築するために、路線バスやるのバス利用時の安全性の向上や、災害への備えを推進する。 | ① バス待ち環境の安全性の向上 | ・バス停のベンチや上屋の整備・改善の検討<br>・東京都に対する都道（都が管理する道路）整備の継続的な働きかけの実施（再掲）<br>・市道（市が管理する道路）の拡幅、歩道設置などの推進（再掲） |
| 29 | | | | ② 災害に備えた対策の実施、交通事業者との連携の強化 | ・交通関連の設備の耐災性の強化<br>・関係者への災害対策の教育、情報提供の実施<br>・交通事業者が事業継続計画（BCP）を作成する際の情報、アドバイスの提供<br>・関係者間での避難場所や避難経路などの情報の共有 |
| 30 | | 施策３ バリアフリー化の推進 | ハード及びソフト両面のバリアフリー化が社会的要請となっていることを踏まえて、バリアフリー環境や設備の整備、「心のバリアフリー」の理念の浸透に向けた検討を推進する。 | ① 交通関連施設のバリアフリー化の推進 | ・鉄道駅、駅前広場、主要なバス停のバリアフリー化の推進、維持管理の実施（武蔵引田駅の土地区画整理事業、東秋留駅の折り返し場整備事業でのバリアフリーへの対応、その他の施設に対するバリアフリー化の推進） |
| 31 | | | | ② 「心のバリアフリー」についての取組の推進 | ・公共交通機関の係員への接遇研修の実施、サービス介助士の資格取得の促進 |
| 32 | | 施策４ 新技術の活用可能性の検討 | 環境問題や人手不足など、公共交通が抱える問題の解決に資する新技術の動向を注視し、安全性や費用対効果なども考慮の上、市の公共交通体系への取り込みを検討する。 | ① 環境性能に優れた車両の導入 | ・路線バス、るのバス、デマンド型交通などへの環境性能に優れた車両の導入促進（ただし、車両の選定に当たっては、環境性能のほか、利用者の快適性と安全性、運行効率と経済性、バリアフリー対応などの点を総合的に考慮して選定） |
| 33 | | | | ② 公共交通に関わる技術開発の動向の注視 | ・省人化・省力化に資する技術・サービスの開発状況、普及状況、国や東京都が進める関連制度の動向などの注視<br>・必要な場合には市内の公共交通への導入の可能性を検討 |

# 第６章 計画の推進体制と評価方法

## 第１節　計画の推進体制

### （１）進行管理の方針

本計画では、計画に示す各種の施策･事業を着実に推進していくために、「計画(Plan)･実行（Do)･評価（Check)・改善（Action)」のしくみである PDCA サイクルによって進行管理を行います。

進行管理では、概ね１年に１回など定期的に、施策・事業の進捗状況を踏まえ、計画の目標を基に設定した指標等により評価を行います。

### （２）進行管理体制

本計画に位置付けた各事業の実施主体が取組を進めていくとともに、事業の進捗及び目標をもとに設定した評価指標に係る関連資料を収集し、動向を把握します。

また、目標への達成状況の評価と施策・事業の進捗管理については、「あきる野市地域公共交通協議会」の委員から専門的な御意見を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について行政において精査するなど、PDCA サイクルに基づき本計画の進行管理を着実に実施します。

### （３）計画の見直し

本計画の最終年次である令和●（202●）年度末を目途に、PDCA サイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、計画全体の見直しを行います。

なお、計画期間内においても、関係する事業の進捗状況や社会情勢等を注視し、必要な場合には見直しを行います。

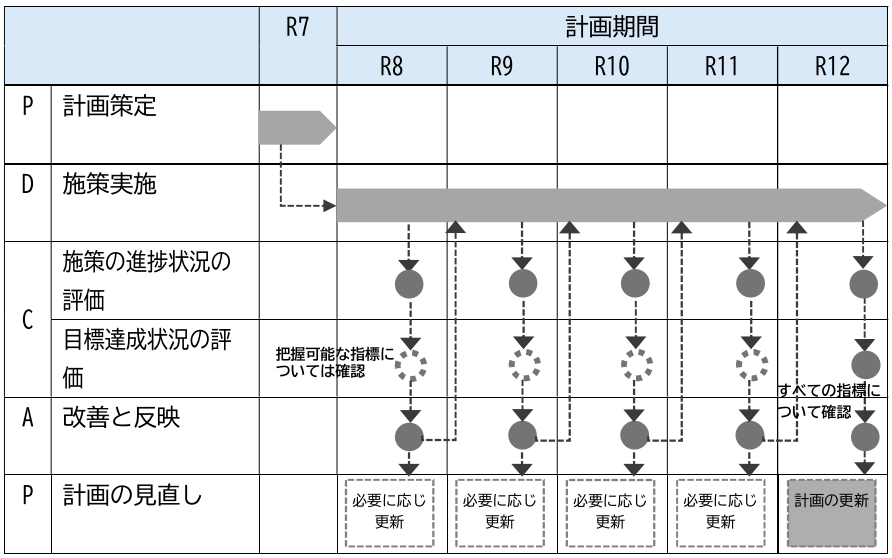


図 ５　PDCA の実行イメージ

## 第２節　計画の達成状況の評価方法

### （１）指標と目標値

国土交通省の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第４版」(p.127～128) では、評価指標について以下のように記載されています。

> ・「標準指標」は基本的に全ての計画において設定し、「推奨指標」「選択指標」は地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討しましょう。
> ・数値指標の設定については、行政・交通事業者・市民それぞれが納得した上で設定しましょう。分かりやすさにも留意が必要です。
> ・モニタリング・評価を意識し、定期的に収集できるデータの活用を考えてみましょう。

この手引きを踏まえ、目標の達成状況を評価するための評価指標を下表のように設定しました。

表 ３　目標の達成状況を評価するための評価指標（素案）

| 目標 | 指標案 | 指標の種類 | 現状 | 令和●年目標値 |
|---|---|---|---|---|
| 【目標１】市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 | JR五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通の利用者数 | 標準 | | |
| | 路線バス、るのバス、デマンド型交通の収支率 | 標準 | | |
| | 路線バス、るのバス、デマンド型交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり） | 標準 | | |
| | るのバスとデマンド型交通の接続便数、接続率 | 選択 | | |
| | 地域公共交通のカバー率（人口もしくは面積） | 選択 | | |
| | 地域公共交通に関する総合的な満足度 | 推 | | |
| | 地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度 | 推 | | |
| | 各地区から市内外の主要目的地間の移動手段の有無・便数 | 推奨 | | |
| 【目標２】公共交通と市民等との接点強化 | 市民のるのバスとデマンド型交通に対する認知度 | 推奨 | | |
| | 地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数 | 推奨 | | |
| | 観光地最寄りのバス停の乗降客数 | 選択 | | |
| | 移動と観光施設利用を組み合わせたチケットの販売数、利用者数 | 選択 | | |
| 【目標３】公共交通を支える環境等の底上げ | 地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度 | 推奨 | | |
| | 地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度 | 推奨 | | |
| | 地域公共交通に起因する二酸化炭素排出量の削減 | 推奨 | | |

現状値、目標値の算出とあわせて、指標についてさらに検討します

（２）指標の算定方法

表 4　評価の算出方法（素案）　1/2

| 目標 | 指標案 | 算出方法 |
|---|---|---|
| 【目標１】<br>市民生活とまちづくりを支える持続可能な公共交通体系の構築 | JR 五日市線、路線バス、るのバス、デマンド型交通の利用者数 | ・交通事業者から利用者数のデータを入手し、集計します。 |
| | 路線バス、るのバス、デマンド型交通の収支率 | ・交通事業者の事業報告書、決算報告等の資料から、収入額及び支出額のデータを入手し、収支率を算出します。<br>収支率＝収入額／支出額<br>※収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等）（補助あるいは他部署の補てん（通学定期や高齢者優待等の補償）は含めません）<br>※支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費） |
| | 路線バス、るのバス、デマンド型交通への公的資金投入額（総額、利用者１人当たり） | ・当該事業への公的資金投入額のデータを集計します。<br>・総額とともに、利用者１人当たりの値を設定します。<br>利用者１人当たりの公的資金投入額<br>＝公的資金投入額／年間利用者数 |
| | るのバスとデマンド型交通の接続便数、接続率 | ・路線図等により、るのバスとデマンド型交通の接続を確認し、時刻表により、るのバスに接続しているデマンド型交通の系統数・便数・接続率を確認します。 |
| | 地域公共交通のカバー率（人口もしくは面積） | ・地域内の駅・バス停から一定の距離の圏域でカバーできる人口割合を示します。ただし、人口の算出が困難な場合には、面積割合で代替します。<br>・駅・バス停から一定の距離圏域の面積を GIS を使い集計します。<br>・なお、駅・バス停圏域の設定については、バス停から半径 300m、鉄道駅から半径 700m を想定しますが、地域特性を勘案し、必要な場合には設定を見直します。 |
| | 地域公共交通に関する総合的な満足度 | ・利用者もしくは市民へのアンケート調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握します。<br>・路線・交通機関それぞれについて把握するとともに、地域の公共交通サービス全般の満足度、ソフト面での分かりやすさに関する満足度等についても質問します。 |
| | 地域公共交通のソフト面での分かりやすさに関する満足度 | |

表 5　評価の算出方法（素案）　2/2

| 目標 | 指標案 | 算出方法 |
|---|---|---|
| （目標１の続き） | 各地区から市内外の主要目的地間の移動手段の有無・便数 | ・主要目的地（市内外）を設定し、市内の各地区から主要目的地間の移動手段（鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー等）を特定します。<br>・各ルートの移動手段の有無を確認し、移動手段がある場合には、１日あたりの運行便数を集計します。 |
| 【目標２】公共交通と市民等との接点強化 | 市民のるのバスとデマンド型交通に対する認知度 | ・市民へのアンケート調査によって、各個人が地域において実施されている公共交通サービスを認知しているかどうかを把握します。<br>・事業の実施そのものを認知しているかとともに、事業の目的（どのような効果を期待しているのか）の認知も把握します。 |
| | 地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数 | ・地域公共交通に関する日ごろ担当課に来る高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数を集計する。<br>・また、利用者もしくは市民へのアンケート調査によって、各個人の高評価（感謝等）、低評価（苦情等）を把握します。 |
| | 観光地最寄りのバス停の乗降客数 | ・事業実施に伴い影響を受けると考えられる観光地最寄りのバス停における乗降客数を把握します。<br>・交通事業者から乗降客数のデータを入手し、集計します。 |
| | 移動と観光施設利用を組み合わせたチケットの販売数、利用者数 | ・対象となるチケットを特定し、各チケットの販売数と利用数のデータを入手し、集計を行います。 |
| 【目標３】公共交通を支える環境等の底上げ | 地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度 | ・利用者もしくは市民へのアンケート調査によって、各個人の公共交通サービスに対する満足度を把握します。（再掲）<br>・地域の公共交通サービス全般の満足度とともに、安全性、耐災害性に関する満足度、地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度についても質問します。 |
| | 地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度 | |
| | 地域公共交通に起因する二酸化炭素排出量の削減 | ・「あきる野市環境基本計画」の評価で算出される指標を利用します。 |