

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、以下に示します。

表 5-1 施策体系（1／2）

目標	施策	事業
目標 1 市民生活とまちづくり を支える持続可能な公 共交通体系の構築	施策 1 まちづくりと連携した 公共交通ネットワーク の形成	① るのバスやデマンド型交通などのサービスの 一体的な見直し
		② 鉄道、路線バス、るのバスの結節性の改善
		③ 公共交通利用者の需要が高い施設の交通拠点 化の検討
		④ るのバスやデマンド型交通などの適正な運賃 体系のあり方の検討
	施策 2 鉄道やバスの利用圏外 における、新たな交通 手段やサービスの導入	① デマンド型交通の運行
		② 定額運行サービスの導入の検討
		③ タクシー利用補助の実施
		④ 送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能 性の検討
	施策 3 ソフト面の分かりやす さの向上	① ニーズに合わせたダイヤ設定
		② 円滑な乗り継ぎ連携
		③ 情報提供の充実・高度化の推進
	施策 4 交通事業者や周辺市町 村との連携の推進	① 交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進
		② 周辺市町村と連携した交通事業者への働きか けの推進

表 5-2 施策体系（2／2）

目標	施策	事業
目標2 公共交通と市民等との 接点強化	施策1 公共交通の認知度の向上	① 印刷物やメディアを通じた情報の発信
		② イベント等における広報の推進
		③ 児童・生徒に対する働きかけ
	施策2 公共交通利用のきっかけ作り	① 公共交通を「自分ごと」として捉えてもらう仕組みづくり
		② 体験乗車等の機会の設定
		③ 子育て世帯への支援
		④ 運転免許返納者への支援
		⑤ JR五日市線の利用促進を目的とした取り組みへの参画
	施策3 観光需要への対応	① 観光MaaSの導入の検討
		② 案内表記の多言語化の推進
		③ 多様な運賃決済手段への対応
		④ 来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信
目標3 公共交通を支える環境 等の底上げ	施策1 道路網の整備の推進	① 都への働きかけの実施
		② 市道の整備の推進
	施策2 安全性・耐災性の向上	① バス待ち環境の安全性の向上
		② 災害に備えた対策の実施、交通事業者との連携の強化
	施策3 バリアフリー化の推進	① 交通関連施設のバリアフリー化の推進
		② 「心のバリアフリー」についての取組の推進
	施策4 新技術の活用可能性の検討	① 環境性能に優れた車両の導入
		② 公共交通に関わる技術開発の動向の注視

第1節【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

1)【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

(1) 概要

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いするため、交通の拠点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します。

(2) 事業

【目標1】 施策1－事業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					
実施内容	るのバスやデマンド型交通などについて、鉄道や路線バスとの関係性も踏まえつつ、それぞれが担う役割に基づき、るのバスのルートやデマンド型交通でカバーすべきエリアなどを一体的に見直し、市内の地域公共交通ネットワークを形成します。 また、見直しを行った後も、継続的に効果や課題の検証を行い、運行の維持や改善を進めます。					
対象モード	るのバス、デマンド型交通など					
対象エリア	各路線の沿線を中心に、市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	役割の検討					
	運行維持・改善					

【目標１】 施策１－事業②	鉄道、路線バス、るのバスの結節性の改善					
実施内容	JR 五日市線の駅に、路線バスやるのバスを乗り入れることなどにより、鉄道とバス、またはバス同士の乗り換えをやすくします。 具体的な場所としては、武蔵引田駅北口では土地区画整理事業の進捗を、東秋留駅南口では折り返し場整備事業の進捗を踏まえつつ、実施時期を判断します。					
対象モード	JR 五日市線、路線バス、るのバス					
対象エリア	各鉄道駅の周辺					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	道路管理者(国・都)、交通管理者(警察)					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
			実施（事業進捗を踏まえつつ）			

図：武蔵引田駅北口土地区画整理事業・東秋留駅南口折り返し場整備事業
の完成予想図

【目標１】 施策１－事業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					
実施内容	鉄道駅以外で、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、病院等）を、鉄道駅に準ずる新たな交通の拠点として位置付け、市内各地からのアクセス性を改善することを検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通					
対象エリア	市内主要施設（公共施設、商業施設、病院等）					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、施設管理者					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	検討					

【目標１】 施策１－事業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					
実施内容	本市の財政状況は、人口減少・少子高齢化や社会保障関連経費の増大、公共交通の分野では人件費や燃料費の高騰などが影響し、今後とも予断を許さない状況にあります。 令和５（２０２３）年９月に策定した「あきる野市行財政改革推進プラン ２０２３」では、取組の一つに「るのバス収支率の改善」を掲げ、利用促進や運賃の適正化を検討するとしています。 このような状況を受け、るのバスやデマンド型交通など、市が実施主体となる公共交通サービスについては、適正な運賃体系や運賃負担のあり方についての検討を行います。					
対象モード	るのバス、デマンド型交通					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	－					
対象者	主にるのバスやデマンド型交通の利用者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	検討					

2) 【施策2】鉄道やバスの利用圏外における、新たな交通手段やサービスの導入

(1) 概要

鉄道、路線バス及びのりも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します。

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します。

(2) 事業

【目標1】 施策2－事業①	デマンド型交通の運行					
実施内容	令和4（2022）年3月以降、引田・湊上・代継、網代、野辺・小川、草花の各地域で実証実験を行った「デマンド型交通（チョイソコ）」について、本格運行を実施します。 なお、利用状況の調査や利用者への意見聴取を継続的に実施し、事業の有効性や課題などを検証します。					
対象モード	デマンド型交通					
対象エリア	鉄道、路線バス及びのりものバスのサービス圏外（公共交通空白地域）					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	鉄道、路線バス及びのりものバスのサービス圏外の市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	実施・検証（R7年度本格運行開始）					

【目標1】 施策2－事業②	定額運行サービスの導入の検討					
実施内容	まちづくり等との連携を図るとともに、市民の外出を促進するため、デマンド型交通やタクシー等による定額での乗り放題サービスの導入を検討します。					
対象モード	デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	実施検討					

【目標１】 施策２－事業③	タクシー利用補助の実施					
実施内容	令和元（2019）年度に深沢区域で実証実験を実施した、タクシー運賃・料金の補助については、公共交通の空白を解消するために、既存のタクシーを活用することが望ましいと考えられる地域を対象に、実施を検討します。					
対象モード	タクシー					
対象エリア	鉄道、路線バス及びるのバスのサービス圏外（公共交通空白地域）					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	鉄道、路線バス及びるのバスのサービス圏外の市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	実施検討					

【目標１】 施策２－事業④	送迎サービス、福祉輸送サービスの活用可能性の検討					
実施内容	市内で運行している民間の送迎サービス（学校のスクールバス、施設送迎バスなど）について、実態調査や運行事業者へのヒアリング等を行い、路線バスやるのバスなどを利用しづらい地域における移動の足として活用できないか検討します。 また、社会福祉協議会が運営する移送サービス等を活用した、高齢者や障がい者をはじめとする市民の移動に関する支援体制の整備を検討します。 なお、検討に当たっては、送迎サービスの本来の利用者の安全性や利便性が損なわれないように、また、既存の交通事業者の不利益が生じないように、運行事業者や交通事業者と十分に調整を図ります。					
対象モード	送迎サービス、福祉輸送サービス等					
対象エリア	鉄道、路線バス及びるのバスのサービス圏外（公共交通空白地域）をはじめとした、市全域					
実施主体	市					
連携する主体	送迎サービス・福祉輸送サービスの運行事業者、交通事業者					
対象者	鉄道と路線バス及びるのバスのサービス圏外の市民 高齢者、障がい者など					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	活用可能性の検討					

3) 【施策3】ソフト面の分かりやすさの向上

(1) 概要

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ます。

(2) 事業

【目標1】 施策3－事業①	ニーズに合わせたダイヤ設定					
実施内容	路線バス、るのバスについては、路線の性質、あるいは時間帯・曜日ごとのニーズに合わせたダイヤ（運行スケジュール）の検討、調整を行います。 例えば、主要な停留所の出発時刻を、覚えやすい時刻（00分・30分等）にする、五日市街道、永田橋通りなど複数の系統が重複する区間で、バスの間隔をできるだけ均等にする、小・中学校の通学に利用されている路線については、通学時間のほか学校行事にも対応したダイヤを組むなど、分かりやすさや利用しやすさを意識したダイヤの検討、調整を行います。					
対象モード	路線バス、るのバス					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	ダイヤ設定の検討		新ダイヤでの運行・見直し			

【目標１】 施策３－事業②	円滑な乗り継ぎ連携						
実施内容	異なる交通手段の連携を強化し、乗り継ぎの利便性を向上させます。 具体的には、JR 五日市線の時刻に合わせてバスの出発・到着時刻を調整します。ただし、道路状況による遅れも考慮したダイヤとします。 また、居住地域や、利用可能な交通手段による運賃負担の不公平感が生まれないように、路線バス、るのバス、デマンド型交通等を乗り継ぎ利用した場合の割引制度の導入を検討します。						
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通等						
対象エリア	鉄道駅周辺						
実施主体	市、交通事業者						
連携する主体	－						
対象者	市民						
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期	
	乗り継ぎ連携の実施						
	乗り継ぎ割引制度の導入の検討						制度実施

【目標１】 施策３－事業③	情報提供の充実・高度化の推進					
実施内容	バスの利用をより便利にするため、インターネット上での情報提供を充実し、より高度なものにすることを推進します。 具体的には、路線バス、るのバスの経路・運行情報について、交通事業者や市のホームページにおける情報提供だけでなく、「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」に基づくオープンデータを作成・更新します。このデータを民間の経路検索サイトなどに提供し、より多くの場所でバスの情報を検索できるようにします。 また、現在、西東京バスがホームページ「京王バスナビ」で提供している、路線バスとるのバスの車両走行位置の情報について、同サイトの使いやすさの向上、他のサイトやアプリからの利用への対応、デマンド型交通等への対象の拡充を検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通等					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	オープンデータの整備・更新					
	車両走行位置の情報提供に関する検討					



図 5-1 「京王バスナビ」の操作画面（令和6年9月現在）

出典：京王バスナビ(<https://www.bus-navi.com/>)

4) 【施策4】交通事業者や周辺市町村との連携の推進

(1) 概要

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します。

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します。

(2) 事業

【目標1】 施策4－事業①	交通事業者や周辺市町村との情報連携の推進					
実施内容	「あきる野市地域公共交通協議会」を定期的に開催し、本市に関わる交通事業者等が、利用促進、人手不足等の課題解決を図るため、互いに情報共有・意見交換を行う場を設けます。 また、本市のある東京都の西多摩地域では、人口減少・少子高齢化、公共交通の利用の促進、人手不足への対応、観光の活性化など、地域の共通の課題があります。 本市と檜原村の境界を越えて運行する幹線系統バスを維持・確保するため、本市、檜原村、東京都、交通事業者などで組織する「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」において、令和6（2024）年3月に「あきる野・檜原地域公共交通計画」を策定しました。 「あきる野・檜原地域公共交通計画」の推進及び進捗状況の管理について、引き続き「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」が行います。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域及び周辺市町村					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	計画推進・情報連携・進捗状況の管理					

【目標１】 施策４－事業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					
実施内容	市民の日常生活の行動範囲は、鉄道やバスの利用などにより、周辺市町村に及んでいます。そのため、周辺市町村と連携して、鉄道事業者やバス事業者ネットワークの維持・確保を働きかけます。 また、鉄道事業者やバス事業者が主体となって行う需要喚起のための取組へは、積極的に参画します。					
対象モード	鉄道、路線バス（市内外を結ぶ公共交通）					
対象エリア	市全域及び周辺市町村					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	交通事業者への働きかけの推進					

第2節 【目標2】公共交通と市民等との接点強化

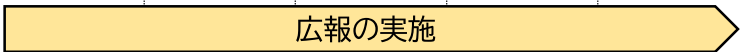
1) 【施策1】公共交通の認知度の向上

(1) 概要

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、働きかけを行います。

(2) 事業

【目標2】 施策1－事業①	印刷物やメディアを通じた情報の発信					
実施内容	市民に公共交通の利用を促すため、市では様々な方法で公共交通に関わる情報を発信します。 具体的には、ガイドブック、チラシ、ポスターなどの印刷物の作成や、市のホームページ、広報あきる野、公式 SNS アカウントにより、公共交通の利用方法、市の公共交通に関する取組を情報発信します。 また、情報発信に当たっては、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、特定の層に向けた発信も行うことを想定します。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民（特定層に向けた発信も想定）					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	情報発信・発信内容・方法の検討など					

【目標２】 施策１－事業②	イベント等における広報の推進					
実施内容	市のイベント等で、公共交通をPRするための特設ブースやコーナーを設け、実際の車両展示や乗車体験を通じて、地域を運行している公共交通をアピールします。 また、バスや鉄道の車両、車庫などの見学会、市内を走る公共交通をテーマにした写真展など、市民や観光客、及び公共交通ファンの方々に向けた、参加型のイベントの開催を検討します。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	イベントの主催者					
対象者	市民（イベントが行われる各地域の居住者）、来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
						

■市のイベントのイメージ

市の夏祭りや産業祭等の様子の写真 など

■参加型のイベントの実施事例

イベント：小平市「バスとタクシーのひろば in 小平」など

写真展：会津若松市、四日市市、豊橋市ほか多数

【目標２】 施策１－事業③	児童・生徒に対する働きかけ					
実施内容	児童・生徒に市内の公共交通を知ってもらうため、わかりやすい案内パンフレットの配布、「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などを行います。 また、「理想の公共交通」や、「もし公共交通が無かったら生活はどうなるか」などをテーマにディスカッションをしてもらうなど、児童・生徒が主体となり、本市の公共交通について考えてもらう機会を作ります。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者、教育委員会					
対象者	市内小・中学校に通学する児童・生徒					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	児童・生徒に対する働きかけ・方策の検討など					

事例：児童・生徒への「モビリティマネジメント教育」の先行事例

2) 【施策2】公共交通利用のきっかけ作り

(1) 概要

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ります。

(2) 事業

【目標2】 施策2－事業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					
実施内容	公共交通に関する取り組みの状況を定期的に確認し、その結果を市民に公表することにより、市民に公共交通の問題を「自分ごと」として捉えてもらうような仕組みづくりを行います。 具体的には、モニタリングの結果を定期的に市民に公表し、公共交通の現状、課題などの情報を市民に提供します。 さらに、公共交通に関わる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ます。 このように、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をつくりま					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	目標のモニタリング・意見交換の機会の設定等					

【目標２】 施策２－事業②	体験乗車等の機会の設定					
実施内容	実際にデマンド型交通の乗車を体験する機会を設けることで、サービスの利用を後押しします。 また、デマンド型交通について、登録や利用方法の分かりにくさのために利用をためらっている市民に向けて、説明会等の開催を行います。					
対象モード	デマンド型交通					
対象エリア	デマンド型交通の運行区域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	デマンド型交通の運行区域の居住者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	体験乗車の機会の設定・説明会の開催					

【目標２】 施策２－事業③	子育て世帯への支援					
実施内容	乳幼児のいる世帯を対象に、公共交通の利用のための支援策を検討します。 具体的には、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について検討するとともに、乳幼児連れの方が安心して利用できるための車内マナーの啓発などを行います。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	子育て世代の市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	支援策の検討・実施					

【目標２】 施策２－事業④	運転免許返納者への支援					
実施内容	運転免許を返納した後も、安心して外出できる環境づくりを進めるために、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を発行することを検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	運転免許を返納した市民や、返納を検討している市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	支援策の検討					

【目標２】 施策２－事業⑤	JR 五日市線の利用促進を目的とした事業への参画					
実施内容	JR 五日市線の利用を促進するため、JR 東日本が企画・実施する利用促進を目的とした取り組みに、市は周辺市町村と連携して積極的に参画します。					
対象モード	JR 五日市線					
対象エリア	JR 五日市線沿線地域を中心に、市全域					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者（JR 東日本）					
対象者	市民、来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	事業への参画					

3) 【施策3】観光需要への対応

(1) 概要

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ります。

(2) 事業

【目標2】 施策3－事業①	観光 MaaS の導入の検討					
実施内容	秋川渓谷等の、市外からも多くの来訪者のある観光地へのアクセス性を改善します。 また、本市の観光地や、周辺市町村の観光地を巡りやすくするため、複数の交通手段の運賃と観光体験がセットになった、お得なチケットの導入を検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、タクシー					
対象エリア	多くの来訪者のある観光地（秋川渓谷等）					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	導入検討					

事例：観光型 MaaS 導入の先行事例
 (⇒青梅市・奥多摩町「TAMa-GO」等)

【目標２】 施策３－事業②	案内表記の多言語化の推進					
実施内容	本市のある西多摩地域への外国人観光客の増加に対応するため、市内の鉄道駅、主要なバス停留所、観光地において、引き続き、案内表示の多言語による表記を推進します。 ただし、スマートフォンの翻訳アプリの普及も進んでいるため、必要以上に多くの言語で表示しないように配慮します。					
対象モード	JR 五日市線、路線バス、るのバス、タクシー					
対象エリア	多くの来訪者のある観光地（秋川渓谷等）					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	訪日外国人					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	案内表記の多言語化（継続実施）					

【目標２】 施策３－事業③	多様な運賃決済手段への対応					
実施内容	交通系 IC カードについては、JR 五日市線、路線バス、市内を営業区域とするタクシーに加え、るのバスでも利用できるよう検討します。 また、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は、社会全体での普及状況や市内の公共交通での需要を見極めながら、今後の対応について検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	-					
対象者	市民、来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	るのバス IC カード導入検討					
	多様な運賃決済手段への対応検討					

【目標２】 施策３－事業④	来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信					
実施内容	観光シーズン等の道路渋滞を緩和するため、観光地周辺で自家用車の利用を控える取り組みを行います。 設備面においては、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、新たな交通手段の駐車場等の整備を検討します。 また、サービス面においては、来訪を検討する観光客に向けた公共交通利用を呼びかける情報発信、自家用車の利用の抑制に協力した観光客へのインセンティブの付与などの取り組みを検討します。					
対象モード	JR 五日市線、路線バス等					
対象エリア	観光地へのアクセス拠点の鉄道駅の周辺等					
実施主体	市					
連携する主体	交通事業者					
対象者	来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	検討・情報発信					

事例：観光渋滞対策の主な事例（秩父、筑波山、ひたち海浜公園等）

第3節 【目標3】公共交通を支える環境等の底上げ

1) 【施策1】道路網の整備の推進

(1) 概要

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、市道の整備を推進します。

(2) 事業

【目標3】 施策1－事業①	都への働きかけの実施					
実施内容	本市では、計画的な道路整備を進めています。現在、20路線の都市計画道路（総延長約38.7km）が計画され、令和3（2021）年度時点で約26.6km（整備率68.8%）が完成しています。 これらの道路を中心に、東京都が管理する道路（都道）と併せて道路網が整備されると、バス、デマンド型交通、タクシーなどの公共交通がさらに安全かつスムーズに運行できるようになります。 そのため、市の道路・都市計画関連部局や周辺市町村とも連携しつつ、東京都に対して継続的に整備の働きかけを行っていきます。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	周辺市町村					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	都への働きかけ（継続実施）					

【目標３】 施策１－事業②		市道の整備の推進					
実施内容	市が管理する道路（市道）には、道幅の狭い道路が多くあります。 そこで、市の道路・都市計画関連部局、交通事業者とも連携し、バスやデマンド型交通などが通る道路を中心に、拡幅などの整備を推進します。						
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー						
対象エリア	市全域						
実施主体	市						
連携する主体	交通事業者						
対象者	市民						
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期	
	整備の推進（継続実施）						

2) 【施策2】安全性・耐災性の向上

(1) 概要

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します。

(2) 事業

【目標3】 施策2－事業①	バス待ち環境の安全性の向上					
実施内容	バスを利用する際に、停留所でバスを安全かつ快適に待つことができる環境は重要です。そのため、路線バスやるのバスの停留所のベンチや上屋の整備・改善などを検討します。 また、安全にバスを待つためには、停留所周辺の道路の状況も重要です。そのため、道幅が狭い道路の拡幅や歩道の整備についても、道路管理者等と連携しつつ推進します。（目標3「施策1 道路網の整備の推進」参照）					
対象モード	路線バス、るのバス					
対象エリア	各バス停留所					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	道路管理者、交通管理者(警察)					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	停留所のベンチや上屋の整備					

【目標３】 施策２－事業②		災害に備えた対策の実施、交通事業者との連携の強化				
実施内容	本市やその周辺で起こりうる災害（地震、風水害、雪害、噴火など）に備えて、交通関連の設備を災害に強くするとともに、関係者に災害対策の教育や情報提供を行います。 また、災害に備えて、交通事業者が事業継続計画（BCP）¹を作成する際に、必要な情報を提供します。さらに、避難場所や避難経路などの情報を、関係者間で共有します。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	道路管理者、交通管理者(警察)、消防					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	耐災性の強化、教育啓発の実施、情報共有の推進					

¹ 「事業継続計画(BCP)」とは、災害時に重要な業務を継続するために、企業等が作成する計画です。

3) 【施策3】バリアフリー化の推進

(1) 概要

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行います。

(2) 事業

【目標3】 施策3－事業①	交通関連施設のバリアフリー化の推進					
実施内容	市内の交通施設をより使いやすくするため、鉄道駅、駅前広場、主要なバス停留所を、誰もが利用しやすいように、引き続きバリアフリー化を進めるとともに、これらの施設の設備を適切に維持管理します。 具体的には、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の実施に当たり、バリアフリーの観点を十分に考慮します。 また、その他の既存の施設に対してバリアフリー化の整備・改修を行う際には、高齢者や障がい者などの利用状況、高齢者福祉施設・障がい者福祉施設からの距離などを考慮し、バリアフリー化の必要性の高い施設や、緊急性の高い施設から、優先的・計画的に進めます。					
対象モード	JR 五日市線、路線バス、るのバス等					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	社会福祉協議会、障がい者団体等					
対象者	高齢者、障がい者を中心とした市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	既存施設の維持管理					
	新規・改修施設の選定		新規・改修施設の施工			

【目標３】 施策３－事業②	「心のバリアフリー」についての取組の推進					
実施内容	交通事業者の従業員等に対して、接遇研修の実施や「サービス介助士」 ² の資格取得などを促進することにより、高齢者や障がい者をはじめとした、すべての利用者への接遇スキルの向上を図ります。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通、タクシー					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	社会福祉協議会、障がい者団体など					
対象者	高齢者、障がい者を中心とした市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	取組推進					

² 「サービス介助士」とは、公益財団法人日本ケアフィット共育機構が認定する、高齢者や障がい者への適切な介助の方法を学んだことを証明する資格です。全国の公共交通事業者を中心に、サービス業での活用が進んでいます。

4) 【施策4】新技術の活用可能性の検討

(1) 概要

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します。

(2) 事業

【目標3】 施策4－事業①	環境性能に優れた車両の導入					
実施内容	今後、市内の公共交通機関（路線バス、るのバス、デマンド型交通など）に新しい車両を導入する際は、環境への配慮、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します。 特に、環境性能に優れた車両を選定することは重要です。環境に配慮した車両の例としては、ハイブリッド車（ガソリンと電気の両方を使う車）、電気自動車（EV）、燃料電池車（水素を使って走る車）などがあり、これらの車両は、従来のガソリン車に比べてCO2（二酸化炭素）の排出量を減らすことができます。 ただし、導入に当たっては、環境性能だけでなく、上記の全ての要素を考慮し、市民にとって最適な選択をしていきます。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通					
対象エリア	市全域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	車両導入（継続実施）					



図 5-2 西東京バス ハイブリッドバス（左）・るのバス EVバス（右）

出典：西東京バス、あきる野市ホームページ

【目標3】 施策4－事業②	公共交通に関わる技術開発の動向の注視					
実施内容	鉄道、バス、タクシーなどの公共交通サービスを提供する業界では、今後さらに人手不足が深刻になると予想されています。 一方で、人手不足の改善に役立つ可能性のある新たな技術の実用化が進んでいます。 例えば、自動運転技術は、令和6（2024）年4月の道路交通法の改正により、一定の条件下で、自動車の完全無人走行（レベル4）³が可能になりました。 このため、市では、自動運転技術をはじめ、公共交通サービスの人による作業を減らし、効率化できる技術やサービスの開発状況や普及状況、国や東京都が進める関連制度の動向などを注視し、必要な場合は市内の公共交通への導入の可能性を検討します。					
対象モード	全てのモード					
対象エリア	市全域					
実施主体	市					
連携する主体	－					
対象者	市民、交通事業の従事者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	動向注視					

図：公共交通に関わる最新技術の例

（⇒自動運転技術、空飛ぶクルマ、物流用ドローン、AI を用いたダイヤ作成システム、ロボットを介した自動点呼 など）

³ 国土交通省の定義で、自動運転技術の「レベル4」とは、「特定の条件下で、システムが全ての運転操作を行い、人による操作が不要な状態」を指します。