

あきる野市地域公共交通計画 素案（第1章から第4章まで）【概要版】

第1章 計画の策定に当たって

■計画の目的

- ・本市の公共交通は、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、コミュニティバス（るのバス）、タクシーがあり、通勤、通学、通院及び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。
- ・一方で、自家用車の普及、人口減少・少子高齢化等の社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者が年々減少傾向にある等、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。
- ・市では、市民の重要な移動手段である公共交通機関の維持・確保や交通弱者対策を展開していくため、平成27年度（2015年度）以降、市民意識調査やワークショップ、検討会の実施、公共交通空白地域における実証実験等を行い、交通課題の解消に資する施策について調査・検討を進めてきた。
- ・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」（以下、「地域交通法」という。）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」等、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となった。
- ・こうした背景から、地域の関係者である市民、事業者及び行政の連携・協働による、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目的とした、公共交通のマスタープランとなる「あきる野市地域公共交通計画」を策定する。

■計画の位置付け

- ・本計画は、地域交通法に基づく法定計画として策定するとともに、「第2次あきる野市総合計画」に即し、あきる野市都市計画マスタープラン」等を関連計画として整合・連携を図る、本市の公共交通の基本計画である。

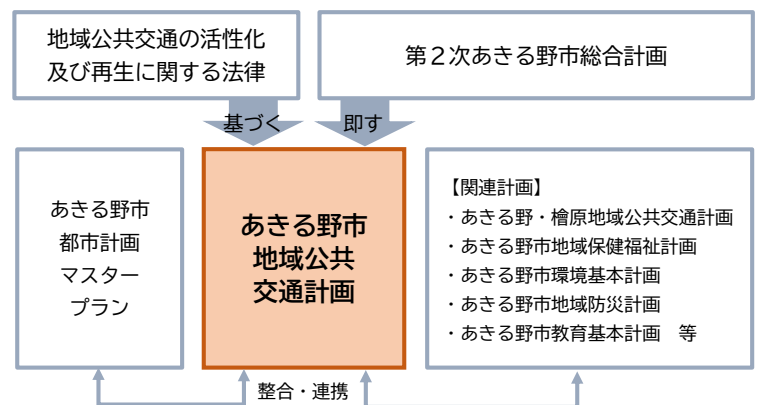


図 1 計画の位置付け

■計画の対象区域

- ・あきる野市全域を計画対象区域とする。

■計画の期間

- ・令和●年（202●年）●月から令和●年（202●年）●月までの、おおむね5年間とする。

■計画の構成

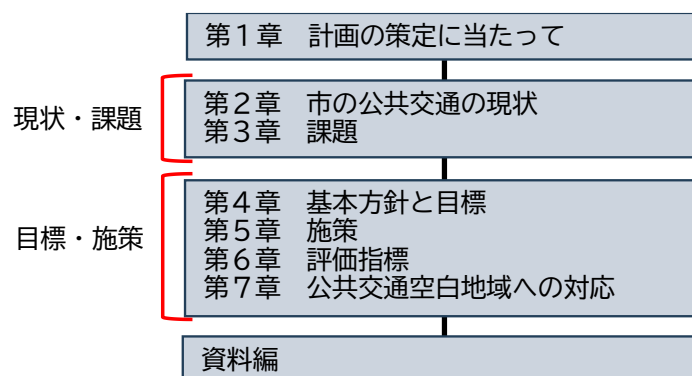


図 2 計画の構成（案）

第2章 市の公共交通の現状（主な内容を一部抜粋）

■鉄道

<利用状況>

- 平成30年（2018年）から令和2年にかけて、すべての鉄道駅において乗車人員が減少。これらの減少傾向は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が影響しているものと考えられるが、令和3年（2021年）以降は回復傾向にある。

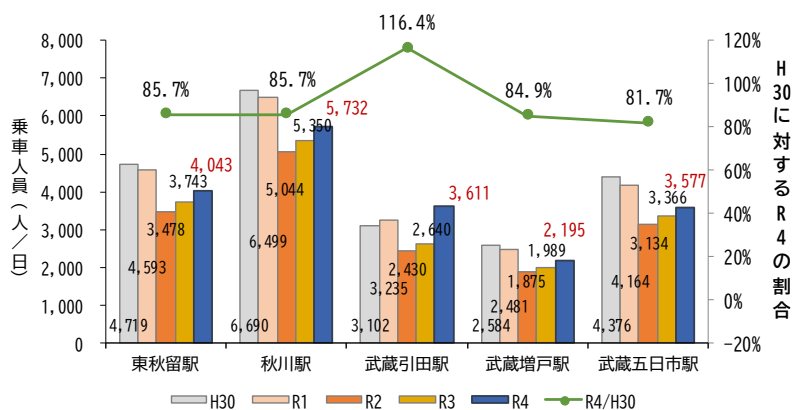


図3 駅別乗車人員の推移

資料:JR 東日本ホームページ

■バス

<運行頻度>

- 東西方向の路線：福生駅～武蔵五日市駅間の永田橋通りを走行する各系統と、武蔵五日市駅以西の檜原街道を走行し、檜原村に至る各系統の運行本数が多い。
- 南北方向の路線：秋川駅北側（駅前大通り）や秋川街道を走行する系統などで運行本数が多い。

<るのバスの利用状況>

- 令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により乗客数が減少。5月は1,282人/月と近年最小となる。
- 令和3年以降は回復傾向となるが、最大値は3月の2,745人/月でコロナ禍以前の水準は未達。
- 令和4年（2022年）3月から車両を1台増備し、日当たり便数を18便から34便とする実証実験を開始。実験開始直後の令和4年3月で3,540人/月と、令和元年9月（実験前の最大値）を上回り、10月には4,311人/月と、実験前の最大値に比べ1.4倍にまで増加した。
- 令和5年も増加傾向は継続し、6月には5,026人/月、以降も毎月4,000人以上で推移している。

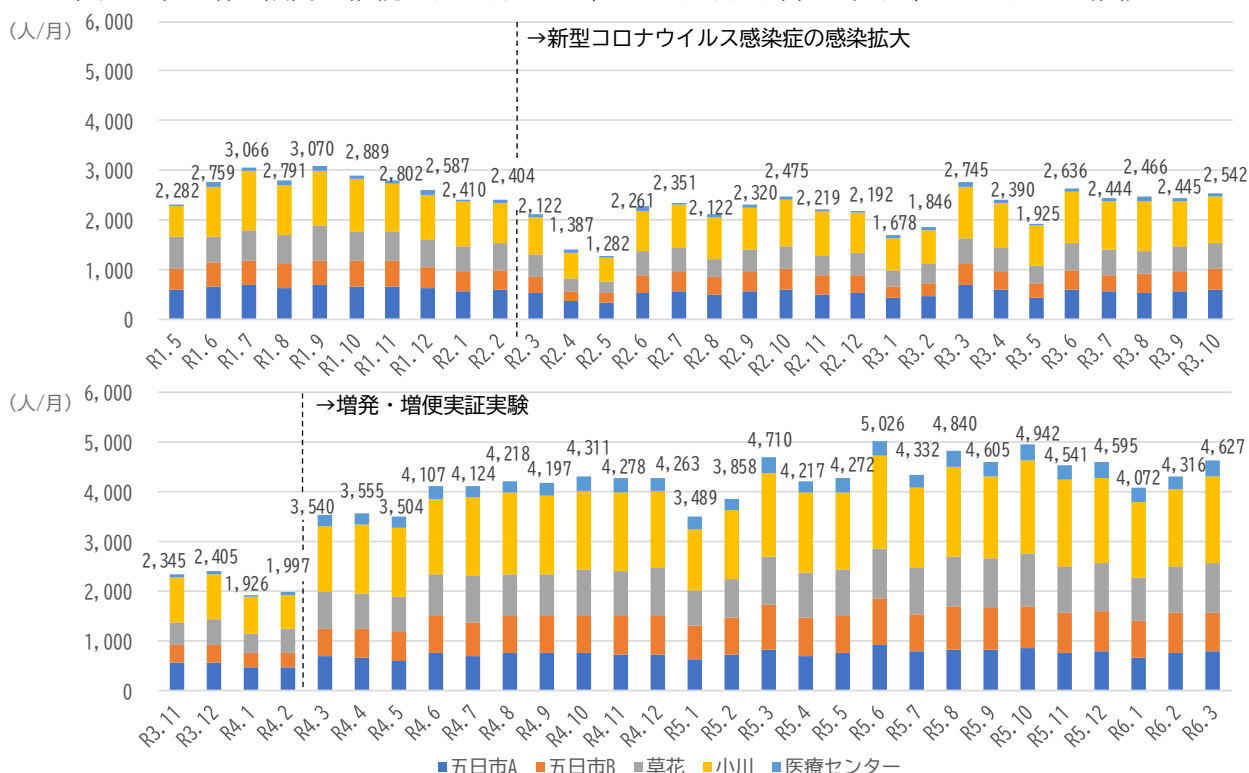


図4 るのバスの月間乗客数の推移（令和元年5月～令和6年3月）

■市民の意識とニーズについて

<公共交通の総合的な満足度・重要度>

- ・市で実施している施策について、それぞれの満足度と重要度を見ると、「公共交通（公共交通体系の整備）」の重要度は、市の施策の中でも非常に高いものの、満足度は最も低い。

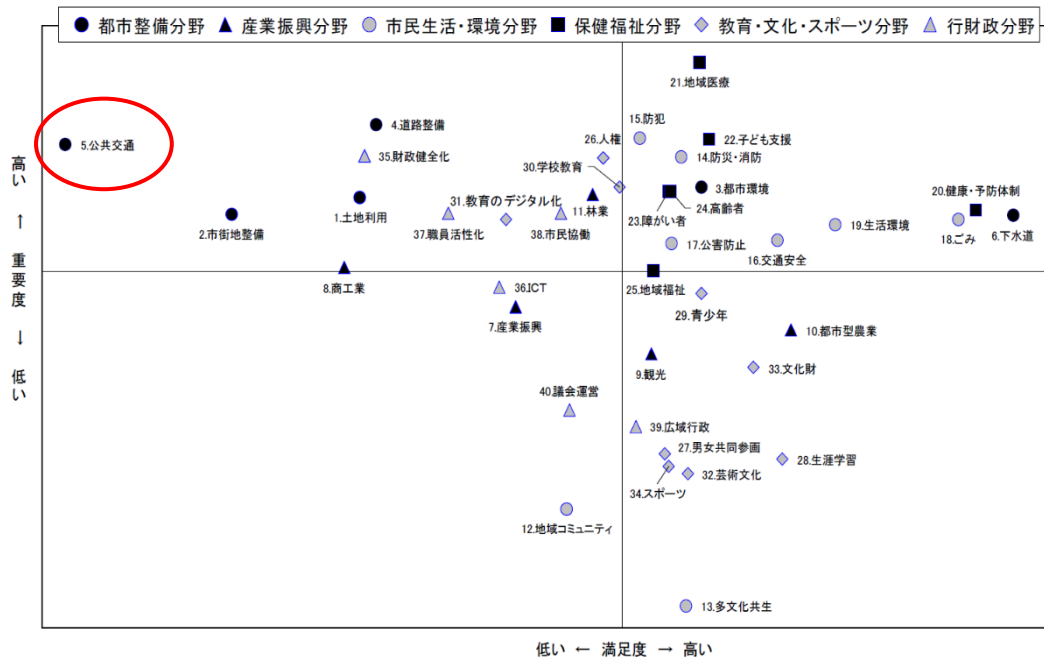


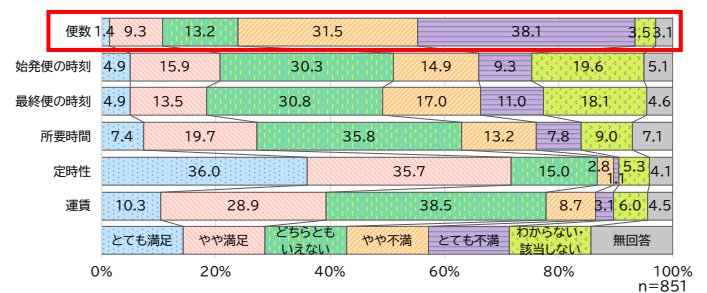
図 5 市の施策の満足度と重要度

資料：市民アンケート調査(令和4年度)

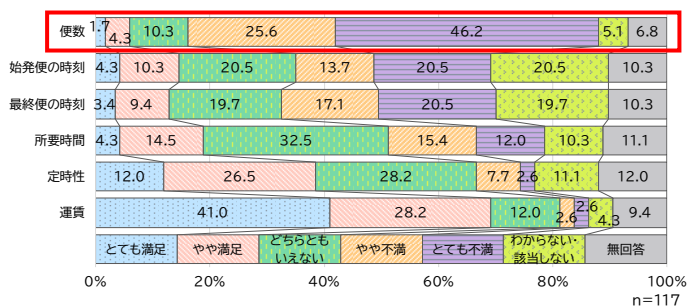
<公共交通の利便性の評価>

- ・JR五日市線、路線バス（西東京バス）、るのバスについては、「定時性」について満足している利用者が多い。
- ・一方で、「便数」については不満を持っている利用者が多い。

J R五日市線



るのバス



路線バス（西東京バス）

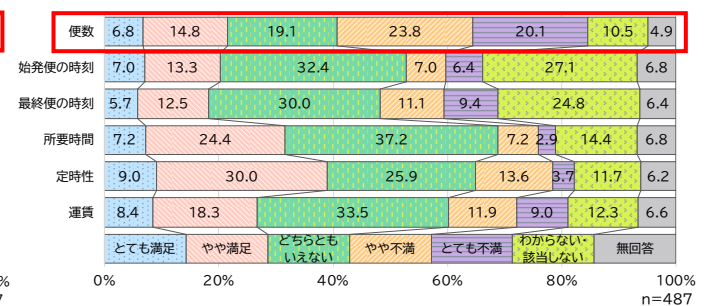


図 6 公共交通の利便性の評価

資料：あきる野市の公共交通に関する市民アンケート調査(令和3年度)

■公共交通空白地域への対応

- ・あきる野市公共交通のあり方検討報告書（平成 29 年（2017 年）12 月）の中で、公共交通空白地域のうち一定範囲を有し住宅が存在する深沢区域、引田・代継・網代区域、草花折立区域、東秋川橋西側区域の 4 区域を「公共交通優先検討区域」と位置付け、優先的に対策を検討することとした。

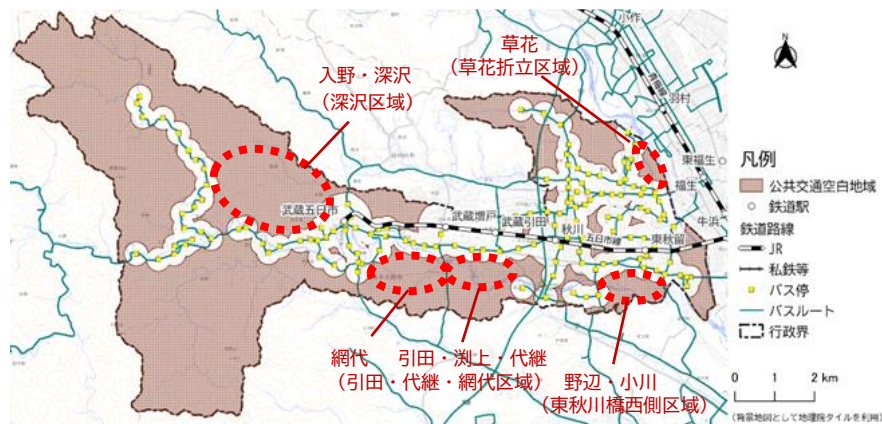


図 7 公共交通空白地域の状況※

資料：国土数値情報（鉄道、バスルート、バス停留所）

※注：鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏を除く地域を公共交通空白地域として抽出。図 7 中の赤い丸の点線は、公共交通優先検討区域のおおよその位置を示している。なお、図中の赤字で示す地名は、公共交通優先検討区域が存在する区域のことを指しているが、必ずしも大字全域を公共交通優先検討区域と定義するものではない。

- ・各区域の住民を対象としたワークショップの開催や、アンケートの実施、あきる野市公共交通検討委員会の設置及び公共交通の課題の解消に資する施策についての検討等を踏まえ、令和元年度（2019 年度）以降、地域特性やニーズに応じた公共交通の実証実験を実施してきた。

表 1 実証実験の実施メニュー

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

■市内の交通

- ・市内における交通手段分担率は、自動車の比率が 47.9%と最も高い。東京多摩部と比較しても、本市は自動車の比率が高いことが分かる。

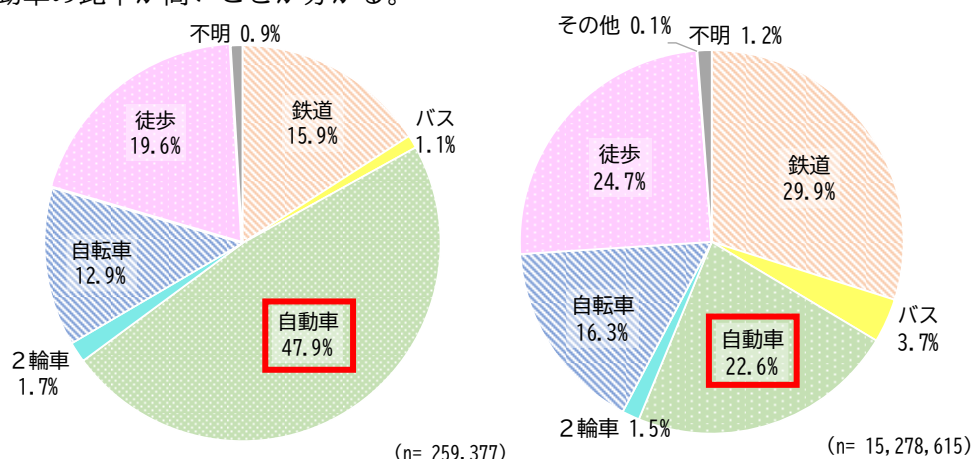


図 8 交通手段分担率（左：あきる野市、右：東京多摩部（あきる野市を含む））

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

第3章 課題

第1節 公共交通を取り巻く状況に関する課題

■社会状況の変化

<人口構造やライフスタイルの変化への対応>

- ・人口減少・少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化などに対応した公共交通の整備、利用促進策を講じる必要がある。

<外出頻度の減少への対応>

- ・運転免許証の返納者をはじめとする市民全体の外出頻度の維持・向上を図るため、安心・安全に利用できる公共交通の確保・整備とともに、公共交通の積極的な利用を促す必要がある。

<新技術、新たな公共交通>

- ・環境に配慮した車両（電気自動車（EV）等）、新たなモビリティ（パーソナルモビリティ等）、ICTの活用（MaaS等）、自動運転など、新技術の動向を踏まえた活用の検討が求められる。

<観光への対応>

- ・都心から本市へのアクセス性を生かした、観光需要に対応する交通環境の整備が必要である。

■上位計画等への対応

<上位計画等に即した公共交通のあり方>

- ・総合計画や都市計画マスタープラン等で示している将来都市像や方向性の実現に向けた、公共交通の施策を講じる必要がある。

<将来の土地利用を支える公共交通>

- ・都市計画マスタープランで示している土地利用方針に即した公共交通の整備が必要である。

■まちづくりへの対応

<都市的土地利用との連携、移動支援>

- ・交通の結節点として都市機能が集積する「拠点」と、これら拠点を連携させ、拠点間のアクセスや役割分担を可能とする、基幹的な交通ネットワークとその沿線に諸機能の集積や機能の連担を図る、骨格的な「軸」に即した公共交通の整備が必要である。

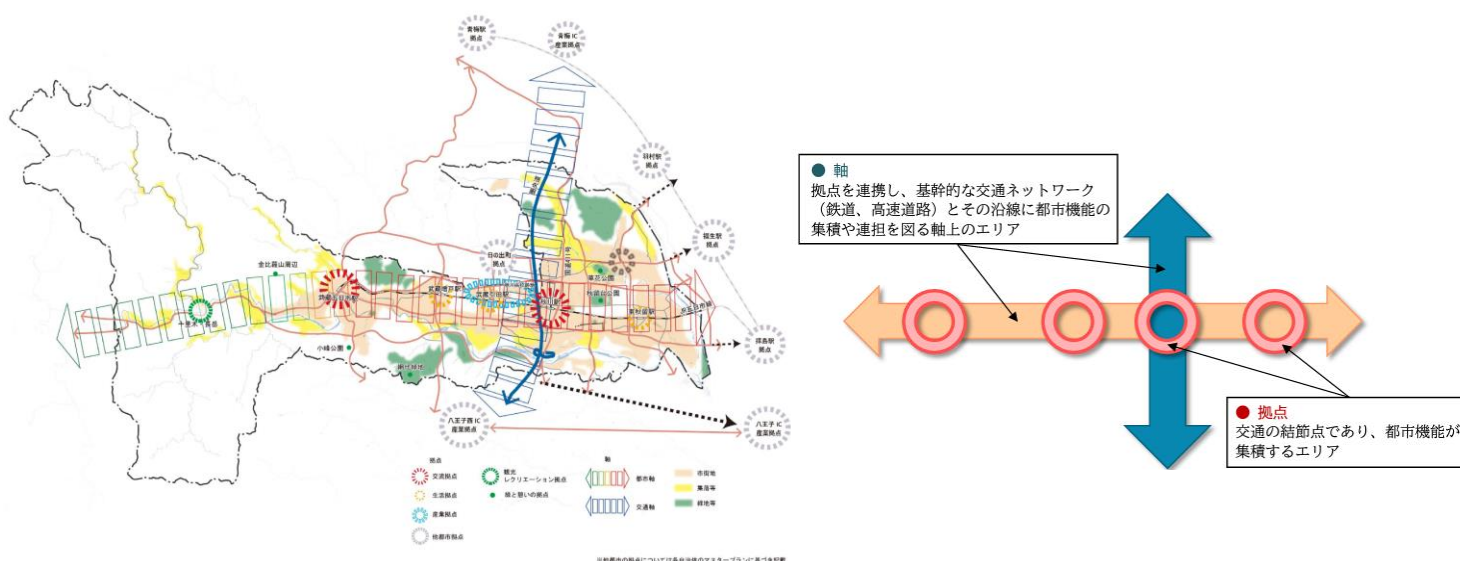


図 9 将来都市構造 (左)、都市構造の「軸」と「拠点」のイメージ (右)

出典：あきる野市都市計画マスタープラン(令和5年3月)

<観光との連携、移動支援>

- ・市の豊富な観光資源と広域交通網（圏央道等）を生かし、観光の拠点づくりやアクセス性の向上を図ることが求められる。

第2節 市の公共交通に関する課題

■人口や主要な施設の状況と公共交通への対応

- ・武蔵引田駅や東秋留駅の交通環境機能の改善、武蔵五日市駅と中山間部とのアクセス性の向上など、人口が集中する鉄道沿線周辺の結節点を強化する必要がある。
- ・鉄道駅以外の公共交通結節点となり得る施設等を検討し、まちづくりの状況や送迎バスの運行状況などを踏まえたネットワークの再編等を行う必要がある。

■公共交通の状況への対応

<鉄道>

- ・主要な交通結節点として駅周辺の整備を促進し、市民や観光利用者の利便性の向上を図ることが求められる。

<路線バス、るのバス>

- ・社会状況等に応じた路線の見直しや、鉄道・他路線との接続性の向上を図り、自動車の運転に不安を抱える方等が安心して公共交通を使えるよう整備を進める必要がある。

<タクシー>

- ・走行空間となる道路網の整備を進めるとともに、バス路線を通すことができない地域については、タクシー利用補助の導入を検討する等、地域特性に応じた対応が求められる。

<鉄道と路線バスのサービス圏外（公共交通空白地域）>

- ・実証実験等を進めていく中で、バスの運行本数が少ないことによる時間的な空白や地理的な高低差による不便地域など、鉄道駅やバス停からの単純な距離に限らない課題が見えてきている。
- ・公共交通空白地域に対する新たな交通の導入検討について、今後も地域住民の方々や事業者と連携しながら、持続可能な公共交通網の構築を進めることが求められる。

<地域の多様な輸送資源>

- ・公共交通による移動手段の確保とあわせて、観光二次交通としてのレンタサイクル等の貸出や福祉有償運送、民間施設送迎バス、スクールバスなどの地域の多様な輸送資源と連携し、市民の移動を総合的に確保していくことが求められる。

■市民の意識とニーズへの対応

- ・ 定時定路線で運行する交通手段の運行頻度の確保等、公共交通の利便性の底上げを図るとともに、市民の方々に、公共交通を「自分事」として捉えていただける施策を講じる必要がある。

表 2 市民ニーズ等に見られる公共交通関連の課題

No.	項目	交通手段	課題となりうる事項
1	公共交通の総合的な満足度・重要度	公共交通全般	市が実施している 40 の施策の中で重要度は高く、満足度は最も低い状況です。
2	あきる野市に住み続けたくない理由		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」が最多です。
3	あきる野市をどのようなまちにしたいと思うか		「交通が便利なまち」は、4 番目に多いです。 また、高齢者や障がい者、子育て世帯、若者等への公共交通による支援が求められます。
4	公共交通の利便性の評価	JR 五日市線、西東京バス、るのバス	いずれも「便数」について不満を持っている利用者が多い状況です。
5	公共交通の最低限必要な運行頻度	るのバス等の定時定路線型交通	定時定路線で運行する交通手段には、1 時間に 1 本程度以上の運行が求められています。

■これまでの取組への対応

<公共交通空白地域への対応>

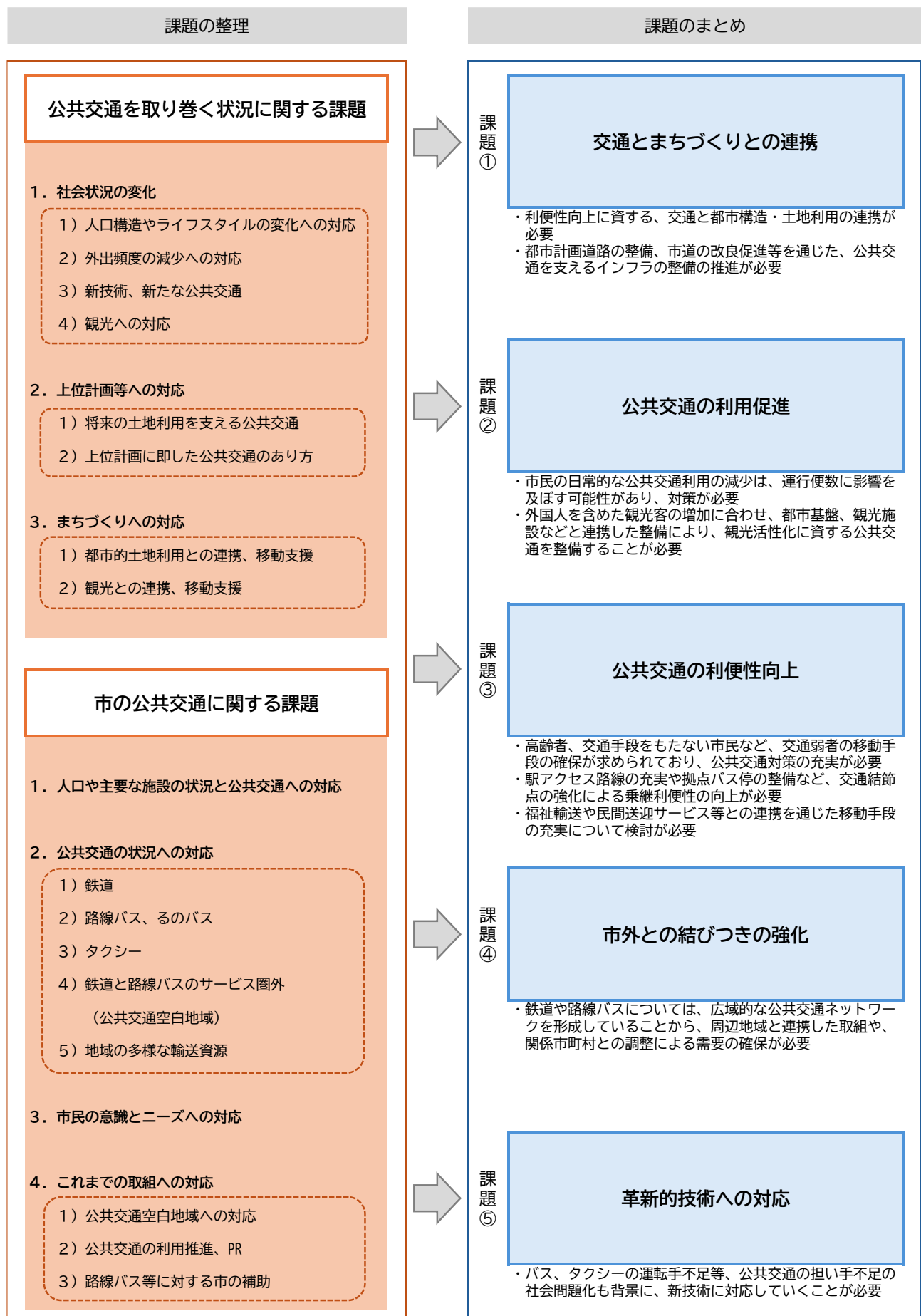
- ・ 人口減少・少子高齢化が進む中、市民の方々が安心して移動できる環境づくりが必要である。
- ・ 実証実験や事業の効果を検証し、持続可能な公共交通の実現に向けた施策の実施が求められる。

<公共交通の利用促進、PR>

- ・ 公共交通の利用方法等に関する周知、EV バス等の社会情勢に鑑みた取組の PR について、今後も継続して取り組むとともに、効果的な広報啓発やキャンペーンの展開などを検討する必要がある。

<路線バス等に対する市の補助>

- ・ 生産年齢人口の減少による税収の減少や、高齢化に伴う医療費の増加等により、市の予算状況は今後も変化していくことが予想されることから、市全体の予算状況を踏まえた、補助額の適正化を図る必要がある。



第4章 基本方針と目標

■計画の基本方針

取りまとめた課題を踏まえ、計画の基本方針を次のように設定した。

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

■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に、「路線バスネットワーク」「るのバスネットワーク」「地域交通」が連携し、鉄道駅を中心とする地域公共交通ネットワークが形成され、機能することを目指す。

(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する。
- ・また、現在のネットワークは、本市だけではなく、隣接自治体の鉄道駅（福生駅、拝島駅等）に広がっていることを踏まえ、同鉄道駅へのアクセスの維持に努める。

(2) るの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する。

(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する。
- ・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する。

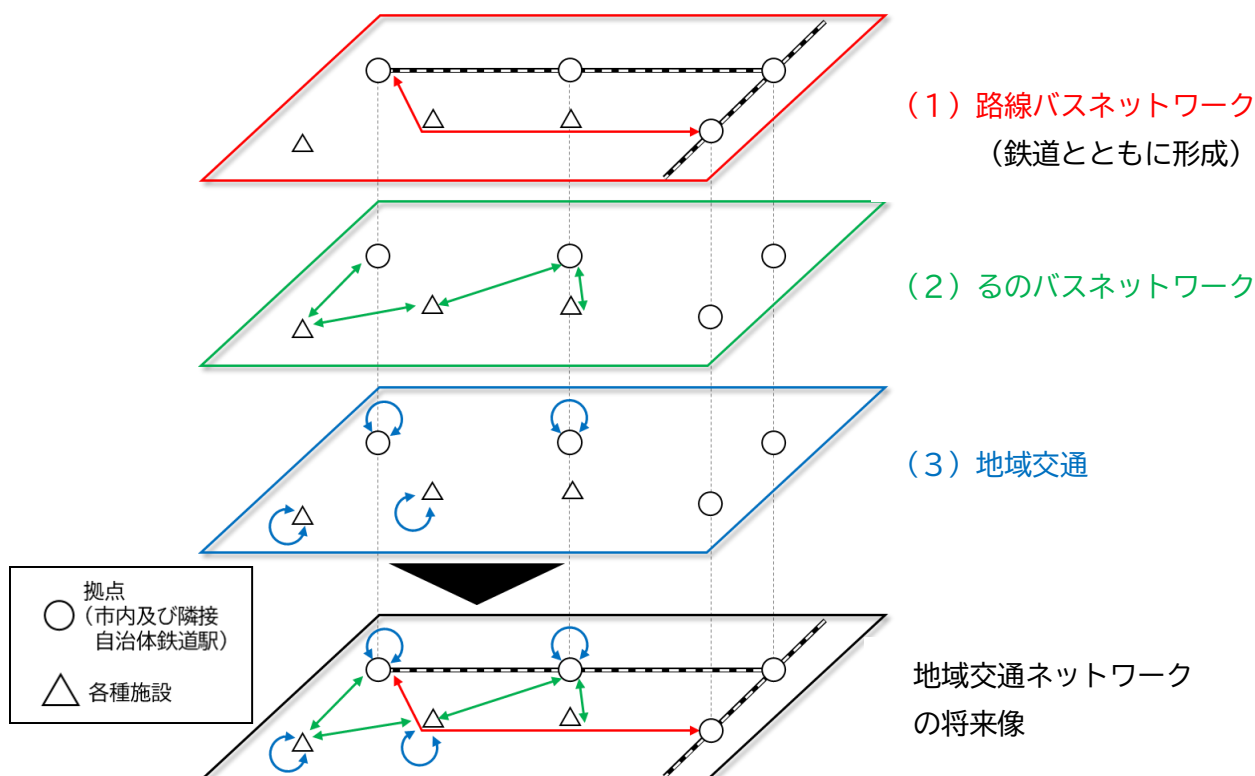


図 10 地域公共交通ネットワークの将来像のイメージ

■計画の目標

公共交通の現状と課題及び本計画の基本方針を踏まえ、計画の目標を次のように設定した。

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

- ・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で、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
- ・今後のまちづくりと相まって、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で、交通結節点の強化による乗継利便性を向上させる

目標２ 公共交通と市民等との接点強化

- ・市民が公共交通に関わる機会を増やし、市民の理解の促進や、公共交通を守り育てる意識の醸成につなげていく
- ・市民のみならず、外国人を含む観光客に対しても利用しやすい交通環境を整備する

目標３ 公共交通を支える環境等の底上げ

- ・路線バス等の導入空間となる道路網整備を推進し、公共交通網の拡大を支える
- ・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
- ・運転手不足等、公共交通の担い手不足も鑑み、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