

あきる野市地域公共交通計画

素案

第5章から第7章まで

目 次

第1章 計画の策定に当たって.....	1
第2章 市の公共交通の現状.....	5
第1節 社会状況の変化.....	5
第2節 上位計画等.....	11
第3節 人口や主要な施設の状況.....	13
第4節 公共交通の状況.....	20
第5節 公共交通に対する市民の意識とニーズ.....	44
第6節 公共交通に関わるこれまでの取組.....	47
第3章 課題.....	55
第1節 公共交通を取り巻く状況に関する課題.....	55
第2節 市の公共交通に関する課題.....	61
第3節 課題のまとめ.....	65
第4章 基本方針と目標.....	70
第1節 計画の基本方針.....	70
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.....	72
第3節 計画の目標.....	73
第5章 施策.....	77
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.....	79
第2節 【目標2】公共交通と市民等との接点強化.....	96
第3節 【目標3】公共交通を支える環境等の底上げ.....	107
第6章 計画の推進体制と評価方法について.....	115
第1節 計画の推進体制.....	115
第2節 計画の達成状況の評価方法.....	116
第7章 施策パッケージ.....	125
第1節 施策パッケージの考え方.....	125
第2節 施策パッケージの概要.....	126

本資料で示す内容

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	
	施策名	目的	事業名	事業の内容
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	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します。 また、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。	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一体的な見直し ・ これに基づく運行維持、改善の実施
			② 鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通の結節性の改善	・ 路線バス、るのバス、デマンド型交通の鉄道駅への乗り入れによる乗り換えの改善（武蔵引田駅北口、東秋留駅南口）
			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	・ 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、病院など）へのアクセス性の改善の検討
			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	・ るのバスやデマンド型交通などの適正な運賃体系や運賃負担のあり方の検討、運用・検証
	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。	① デマンド型交通の運行	・ デマンド型交通（チョイソコ）の本格運行 ・ 事業の有効性や課題などの検証
			② 定額運行サービスの導入の検討	・ 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検討
			③ タクシー利用助成の実施	・ タクシー運賃・利用補助の実施の検討（盆堀地域、深沢地域） ・ その他の地域におけるタクシーの利用助成の適用検討
			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について、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 ・ 移送サービス等を活用した、市民の移動に関する支援体制の整備検討
	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ます。	① ニーズに合わせたダイヤ設定	・ 路線バス、るのバスについて、ニーズに合わせたダイヤの検討、調整
			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、バスのダイヤの検討、調整 ・ 路線バス、るのバス、デマンド型交通などの乗り継ぎ割引制度の導入の検討
			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 ・ 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検討
	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。	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 ・ 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
			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 ・ 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
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	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。	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 ・ 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 ・ 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 ・ 「公共交通マップ」の作成
			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 ・ 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検討
			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 ・ 児童・生徒が公共交通について考える機会の創出

表 5-2 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
目標2 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ります。	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	・市民・事業者・行政の連携の強化や、市民が公共交通に関心を持つきっかけの創出
			② 体験乗車等の機会の設定	・るのバスやデマンド型交通の乗車体験の機会づくり ・デマンド型交通の登録や利用方法の説明会等の開催
			③ 子育て世帯への支援	・妊産婦のほか、乳幼児、小学生、中学生のいる世帯を対象に、公共交通の利用費用の支援、ベビーカーの利用支援などについて検討、可能な取り組みから実施
			④ 運転免許返納者への支援	・運転免許返納者への支援内容のあり方検討
			⑤ JR五日市線の利用促進を目的とした事業への参画	・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
	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ります。	① 観光MaaSの導入の検討	・市外からも多くの来訪者のある観光地への公共交通によるアクセス性の改善 ・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検討
			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
			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、るのバスで利用できるように推進 ・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
			④ 来訪者のマイカー利用の抑制のための検討・情報発信	・観光地周辺において、観光で来訪する自家用車の利用を控える取り組み ・観光客に向けた観光地周辺の道路、駐車場、渋滞状況、公共交通利用を促す情報の提供 ・観光で来訪する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の検討
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	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。	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
			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
	施策2 安全・安心な公共交通利用環境の構築	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バリアフリー化を推進します。	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 ・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） ・市道（市が管理する道路）の拡幅、歩道設置などの推進（再掲）
			② 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）
			③ 「心のバリアフリー」についての取り組みの推進	・心のバリアフリーに関する取り組みについて、行政、交通事業者、市民がそれぞれの立場から協力、推進
	施策3 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します。	① 環境性能に優れた車両の導入	・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
			② 公共交通に関わる技術開発の動向の注視	・自動車の自動運転技術をはじめ、公共交通に関わる新たな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、状況に応じて市内の公共交通への導入を検討

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

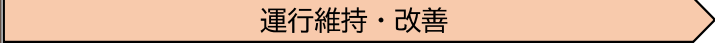
1) 【施策1】まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

(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します。

また、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	るのバスのルートや、デマンド型交通でカバーすべきエリアなどは、鉄道や路線バスとの関係性やそれぞれが担う役割に基づいて一体的に見直し、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
	 サービスの見直し					
	 運行維持・改善					

図を挿入予定

図 5-1 市内の地域公共交通ネットワーク形成のイメージ

【目標１】 施策１－事業②		鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通の結節性の改善					
実施内容		JR 五日市線の駅に、路線バス、るのバス、デマンド型交通を乗り入れることなどにより、鉄道とバスやデマンド型交通の乗り換えをやすくします。 具体的な実施場所として、武蔵引田駅北口では現在事業中の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（令和7年度中供用予定）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	事業箇所	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	武蔵引田駅北口	事業進捗に伴う既存バス停の場所等見直し（随時）					
		事業完了後の改善内容等の検討					
	東秋留駅南口	整備 工事	供用 開始				



図 5-2 武蔵引田駅北口土地区画整理事業の完成予想図

資料：あきる野市

図を挿入予定

図 5-3 東秋留駅南口折り返し場の整備（案）

資料：あきる野市

【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（モビリティハブ ¹ ）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					事業実施

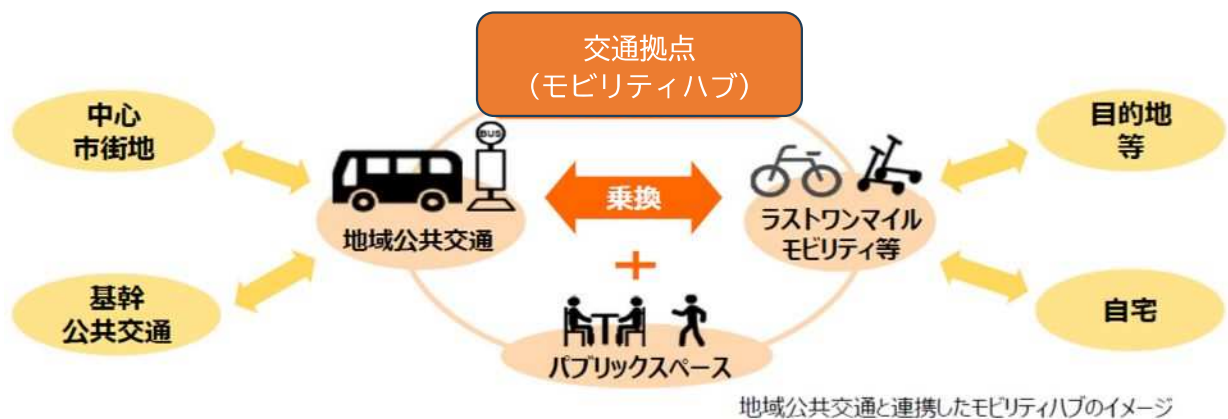


図 5-4 地域の施設の交通拠点化（モビリティハブ）のイメージ

資料：国土交通省資料を一部修正

¹ モビリティ・ハブとは、「様々な交通モードの接続・乗換え地点」です。ここでいう「交通モード」は、路線バスやデマンド型交通などの公共交通機関のほか、電動キックボードや自転車のシェアリングサービスや、自動運転バス・タクシー、小型モビリティなど、将来的に普及が予測されるモードも含まれ、様々な移動手段をシームレスに乗り換えるための拠点と位置付けられています。（国土交通省「国土交通白書 2024」）

【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係経費の増大、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、取り組みの一つに「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、運用・検証を行います。					
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	運用・検証				継続的な見直し

表 5-3 あきる野市行財政改革推進プラン 2023 でのるのバス収支率の改善に関わる記述

項目番号	10		主管課	地域防災課	
取組項目	るのバス*収支率の改善				
現状・課題	るのバス*は、運行開始以来1乗車100円で運行しているが、利用者数が横ばいの中、人件費や燃料費の高騰により、収支が悪化しており、令和4年度では、11.5%の収支率となっている。 市では、別に公共交通対策に取り組んでいるところであるが、行財政改革の観点からも、るのバス*の更なる利用促進や適正な運賃について検討を行い、必要な見直しを行うなど、収支率の改善に取り組む必要がある。				
取組内容	るのバス*の利用促進、運賃の適正化について検討を行い、収支率を改善する。				
数値・実施目標	るのバス*収支率18%以上				
実施時期・内容	R5	R6	R7	R8	R9
	利用促進 検討	⇒ ⇒	利用促進 改善・検討	⇒ 運用・検証	⇒ ⇒

出典：あきる野市行財政改革推進プラン 2023（令和5年9月、あきる野市）

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の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、令和７年４月１日から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、必要に応じて中・長期的に見直しを図ります。					
対象モード	デマンド型交通					
対象エリア	引田・湊上・代継、網代、野辺・小川、草花の各地域					
実施主体	市、交通事業者					
連携する主体	－					
対象者	鉄道、路線バス及びるのバスのサービス圏外の市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	本格運行の実施					事業内容 の見直し
	※令和７年４月 本格運行開始	有効性や課題の検証				

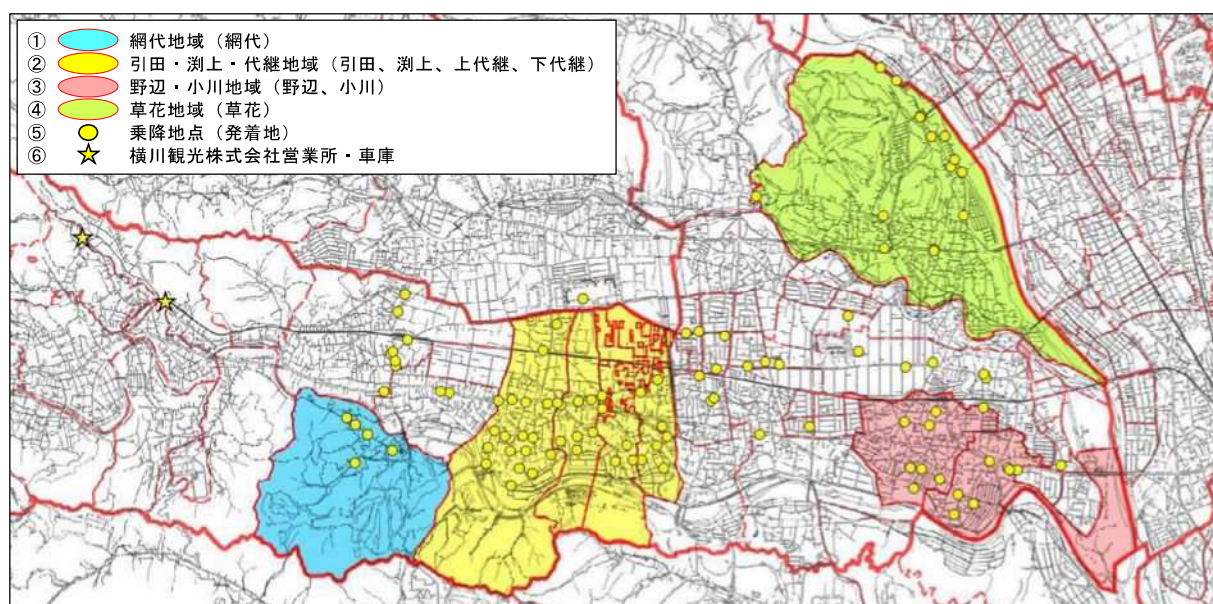


図 5-5 デマンド型交通「チョイソコあきる野」営業区域

表 5-4 デマンド型交通「チョイソコあきる野」事業計画・運行計画

項 目	内 容
運行の態様	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
営業区域	① 網代地域（あきる野市網代） ② 引田・測上・代経地域（あきる野市引田、測上、上代経及び下代経） ③ 野辺・小川地域（あきる野市野辺及び小川） ④ 草花地域（あきる野市草花）
運送の区間	各営業区域で設定する乗降地点間 （出発地が各営業区域の住宅地停留所で到着地がその区域で指定された目的地停留所 又は、出発地が各営業区域で指定された目的地停留所で到着地がその区域の住宅地停留所）
運行開始日	令和7年4月1日（火曜日）
対象者 （利用が可能な方）	① 以下の地域に住所を有する小学生以上で、会員登録した方 網代、引田、測上、上代経、下代経、野辺、小川、草花 ② 自身で（又は保護者や介助者の補助により）予約連絡、停留所への移動、車両の乗降ができる方
運行日	平日（土日祝日及び年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く。）
運行時間	午前8時から午後6時まで（10時間） ※ 発着時刻：上記の時間内で旅客の予約に応じた時刻
予約方法及び受付時間	① 電話：平日午前7時30分から午後5時30分まで ② インターネット及びスマートフォン：24時間受付
運賃 （協議済み）	1人1乗車当たり300円 ※ 未就学児は無料、障がい者及び介助者（1人まで）は半額
運送事業者	横川観光株式会社
使用車両	トヨタハイエースワゴン（運転手を除く定員8人）1台
停留所の区分	住宅地停留所 営業区域内の主に公共交通優先検討区域内の住宅地（町内会館、町内会掲示板、個人宅など）に設置
	目的地停留所 営業区域内外の買い物施設、医療機関、公共施設、駅・バス停※、金融機関・郵便局などに設置
移動方法	① 出発地が 住宅地停留所 ⇒ 到着地は 目的地停留所 ② 出発地が 目的地停留所 ⇒ 到着地は 住宅地停留所 ※ 住宅地停留所 ⇒ 住宅地停留所 、 目的地停留所 ⇒ 目的地停留所 の移動は不可



※ バス停の使用に当たっては、道路交通法第44条第2項第2号の規定に基づき、関係者間の合意が必要



【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、るのバス、デマンド型交通、タクシー等による定額での乗り放題サービスを、中・長期的に導入することを検討します。 このようなサービスの導入により、移動の足の確保だけでなく、外出の促進、まちづくり、健康づくり、コミュニティの形成などの効果が期待でき、近年は国内の都市部や過疎地で導入が進んでいます。					
対象モード	るのバス、タクシー、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	交通事業者					
対象者	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	導入検討					導入

「利用登録」と「予約」で町内乗り放題 月定額乗合タクシー

ひとり **10,000** 円(税込) / 月

実証運行期間: 11月1日(金)～(令和7年)1月31日(金)

三春町では、交通事業者と連携して、「ドア・ツー・ドア(自宅から目的地まで)」による新たな仕組みとして、「月定額乗合タクシー」の実証運行を行います。

- 実証運行前に試験運行します -

10月21日(月)～10月31日(木)

※ 何回でも無料で利用できます。
※ 試験運行後でもお一人1回に限り、一週間の無料お試し乗り放題も利用できます。

好きな目的に利用できて、
なんと！何回乗っても定額！

買い物



病院



娯楽



1. 対象となる方

次の三春町民の皆さん

- ・ 65歳以上の高齢者
- ・ 視覚障がい者、妊婦

2. 運行方法

町内限定の月定額乗合タクシー

【利用時間】

8:00～16:50



3. 予約方法

利用する前日の

15:00までに電話予約

※ 当日の予約はできません。



運行エリア

★ 自宅から町内の目的地まで(終点役場)、好きな所で乗り降りができます。

※ 北部から南部に行くときは、役場での乗り換えが必要です。南部から北部も同様です。

★ 同じ時間帯に利用者がいるときは「相乗り」です。

※ 同じ時間の予約は最大3名までの予約です。



<運行イメージ>



図 5-6 町内乗り放題 月定額乗合タクシー「こまシェア」の概要

資料: 月定額乗合タクシー「こまシェア」周知チラシ(福島県三春町)

【目標１】 施策２－事業③		タクシー利用助成の実施				
実施内容	公共交通空白地域の解消に向け、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・料金の補助を、令和7年度から、盆堀地域、深沢地域を対象に本格的に実施します。 また、そのほか、交通手段の確保としてタクシーの利用助成を行うことが望ましいと考えられる地域については、助成の適用を検討します。					
対象モード	タクシー					
対象エリア	盆堀地域、深沢地域 そのほか、タクシーの利用助成が望ましいと考えられる地域					
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
	盆堀地域・深沢地域での事業実施・効果検証					他地域への 拡大等 見直し
	他地域への適用の検討					

表 5-5 盆堀地域、深沢地域におけるタクシー利用助成の実施計画（案）

項目	内容
対象者	盆堀地域、深沢地域に住所を有する方
助成内容	対象者１人につき１枚１,０００円のタクシー利用助成券４８枚（４枚／月×１２か月）配布
利用方法	ア 盆堀地域、深沢地域を出発地または到着地とする利用に限定 イ 使用枚数は１回の乗車につき対象者１人当たり１枚 ウ 助成券の利用は対象者本人に限定 エ 助成券に対する釣銭は無し
利用できるタクシー会社	市内各駅に待機場所を有するタクシー事業者 （京王自動車（株）、横川観光（株）、（株）リーガルマインド）
周知方法	・市ホームページ、自治体の回覧等で周知 ・両地域に説明会を開催し、利用方法の周知や積極的な利用の呼びかけを行うとともに、公共交通の利用促進に向けた意識啓発を実施

【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、既存の交通事業者に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					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	活用可能性の検討					活用実施

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）の検討を行い、定期的な見直しを図ります。 例えば、鉄道との乗継利用を意識したダイヤ設定とする、主要な停留所の出発時刻を覚えやすい時刻にする、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が想定されます。 なお、これらのダイヤ設定については、るのバスの運行本数等の制約があるため、可能な範囲において検討、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・見直し					
	運行・効果の検証					

【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たバスの出発・到着時刻を検討します。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
	ダイヤ調整の実施					
	乗り継ぎ割引制度の導入の検討					制度実施

（参考事例）るのバスにおける「乗継券」の導入

市では、令和３（2021）年４月の公共交通実証実験「るのバス増発・増便」の開始に伴い、るのバスを利用した移動の柔軟性の向上を目的に、「乗継券」による乗り継ぎ割引制度を開始しました。

具体的には、乗り継ぎを行う利用者は、運転手に申し出て「乗継券」を発行してもらい、乗り継ぎ先のるのバスで「乗継券」を運転手に渡すことで、１回に限り無料での乗り継ぎが可能です。



「乗継券」の画像

図 5-7 るのバスの乗継券

資料：あきる野市

【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	地域公共交通ネットワークを見やすく使いやすいものにするため、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を検討します。						
	これらの事業を、データ利用状況の定期的な確認や、利用者アンケートによる満足度の調査などを通じて評価し、改善を図っていきます。						
対象モード	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	－						
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 5-8 「京王バスナビ」の操作画面（左：PC版、右：スマートフォン版）令和6年11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」を定期的を開催し、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、地域共通の課題があることから、「西多摩地域広域行政圏協議会」を通じて、情報共有を図ります。 本市と檜原村の行政をまたがり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は、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	
	「あきる野市地域公共交通協議会」の開催						
	「西多摩地域広域行政圏協議会」との連携						
	「あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会」との連携						
※あきる野・檜原地域公共交通計画の計画期間は、令和6～10年度							



系統	起点	経由地	終点	事業主体
五 10 数馬線 (五里・五滝 10 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	数馬	西東京バス
五 18 藤倉線 (五里 18 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	藤倉	
五 12 小岩線 (五里 12 含む)	武蔵五日市駅	本宿役場前	小岩	

図 5-9 補助対象幹線系統

資料:あきる野・檜原地域公共交通計画(東京都、あきる野市、檜原村、令和 6 年 3 月)

【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、市は周辺市町村と連携して、鉄道事業者やバス事業者と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いく需要喚起のための取り組みに、市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					
	需要喚起のための取り組みへの参画					

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、公共交通の利用方法や市の公共交通に関する取り組みについて、広報あきる野で周知を図るとともに、これらの内容に関わるガイドブック、チラシ、ポスターなどの印刷物の作成や、デジタルメディア（市ホームページ、SNS）での情報発信など多様な媒体を組合わせ、多くの市民に情報を届けることができるよう工夫します。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、特定の層に向けて発信方法や媒体を工夫します。 また、市は、市内のすべての公共交通の路線図、時刻表等をまとめた、「公共交通マップ」を作成します。 さらに、交通事業者が行う運行情報の提供・検索サービスやタクシー事業者の配車サービスなどの、利便性向上等のための公共交通事業者の取り組みや情報発信について、市は連携・協力します。					
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
	発信内容・方法の検討					
	情報発信（印刷物、ホームページ、SNS など）					
	公共交通マップの作成					

（参考事例）公共交通マップ

本市に隣接する青梅市、八王子市では、公共交通の利用促進や、市の公共交通に関する取り組みの広報を目的に、「公共交通ガイド」や「バスマップ」を毎年作成し、市の施設などで配布しています。

ガイドには、市内のすべての公共交通の路線図、主要駅や停留所の時刻表、バスの利用方法、関係機関の問合せ先等がまとめられています。



青梅市公共交通ガイド



八王子市バスマップ

資料：青梅市、八王子市ホームページ

【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	市民や来訪者に、公共交通の利用方法や魅力を直接体験してもらい、認知度の向上や利用の促進、公共交通に対する親しみやすさを醸成するために、イベント等における広報を推進します。 具体的には、市が主催するイベント等で、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、公共交通を利用したラリーイベントなど、市民や来訪者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
	広報内容の検討及び実施					

（参考事例）あきる野夏まつり・あきる野市産業祭

市が主催する大規模なイベントとして、毎年８月に開催される「あきる野夏まつり」と、１１月に開催される「あきる野市産業祭」があります。

これらのイベントでは、市も各種取り組みをPRするブースやコーナーを設置しています。

今後は、このような機会を通じて、公共交通や公共交通に関する市の取り組みをPRし、市民や来訪者に、本市の公共交通を身近に感じていただくことを目指します。



あきる野夏まつり



あきる野市産業祭

資料：あきる野市ウェブサイト（令和元年開催時の写真）

【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・生徒に対して、公共交通への理解と関心を深めてもらうことや、将来の公共交通やまちづくりのあり方に関心をもってもらうことを目的に、働きかけを行います。 具体的には、わかりやすい案内パンフレットの配布、バスの乗り方やバスのバリアフリー設備を体験するイベントの開催、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等、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					

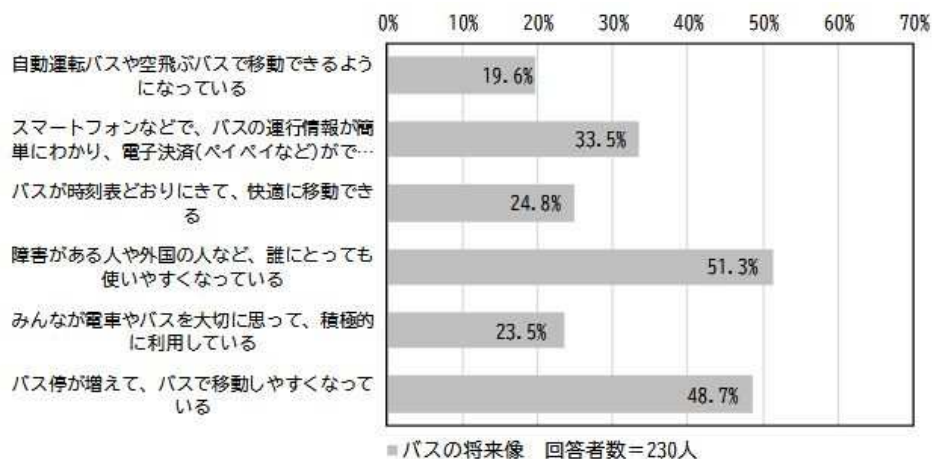
（参考事例）公共交通に関する「こどもアンケート」

「あきる野・檜原地域公共交通計画」の策定に当たり、令和６年１月に、計画区域内の小中学校に通学する児童・生徒を対象とした、「こどもアンケート」を実施しました。

アンケートでは、バスの認知度や利用状況のほか、「乗ってみたいバス」や「将来のバスの理想の姿」など、児童・生徒の考えを回答してもらう質問も取り入れました。

これからは、公共交通を体験するイベントや、公共交通について考えてもらう機会を通じ、児童・生徒が主体となり、本市の公共交通を考えてもらえるようになることを目指します。

問. 将来、あきる野・檜原地域のバスはどのようなになってほしいですか（中学生向けアンケート）



資料:あきる野・檜原地域公共交通計画

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	市民・事業者・行政の連携の強化や、市民が公共交通に関心を持つきっかけの創出を図ることにより、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、利用状況や改善事例などの情報共有の推進、シンポジウムやアイデアソンなど市民参加型のイベントの開催などを通じ、公共交通関連の施策の検討への市民参加を推進します。					
対象モード	路線バス、るのバス、デマンド型交通					
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
	取り組み内容の検討					
			取り組みの実施・効果の検証			

【目標２】 施策２－事業②	体験乗車等の機会の設定					
実施内容	るのバスやデマンド型交通の利用促進や認知度の向上、また高齢者や交通弱者の外出機会の創出を目的に、るのバスやデマンド型交通の体験乗車等の機会を設けます。 具体的には、るのバスやデマンド型交通の乗車を体験する機会や公共交通を利用した買い物や通院の支援を行うことで、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	るのバス、デマンド型交通					
対象エリア	るのバス、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	市民					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	るのバスやデマンド型交通の乗車体験の機会の設定					
	デマンド型交通についての説明会等の開催					

【目標２】 施策２－事業③	子育て世帯への支援					
実施内容	子育てしやすいまちづくりの実現に寄与するため、妊産婦のほか、乳幼児、小学生、中学生など成長段階に応じた、子育て世帯への支援を実施します。 具体的には、子育て世帯への公共交通の利用費用の支援、ベビーカーの利用支援などについて検討し、可能な取り組みから実施します。					
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	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高齢者の社会参加の促進や高齢者の移動手段の確保のために、支援を行います。 現在、運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者には、るのバスを無料で利用できる「るのバス無料乗車証」を交付しています。 今後は、安心して外出できる環境づくりをさらに進めるために、対象交通機関の拡充、店舗との連携等による割引施策の充実、支援額や支援期間の見直し²など、支援内容のあり方の検討を進めます。					
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
	支援内容のあり方の検討 ※おおむね計画前半で検討し、計画後半で実施する想定 支援策の実施・効果検証					

【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 東日本等が企画・実施する利用促進を目的とした取り組み³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					

² 令和7年3月現在、「るのバス無料乗車証」の有効期間は、返納する運転免許証の有効期間と同様です（有効期間が1年未満の場合は、返納した日から1年間）。

³ 具体的な例として、JR 東日本八王子支社が令和6年度から展開する「五日市線 Next100th」記念イベント、武蔵五日市駅で冬季を除き毎月開催されている「五市マルシェ」（五市マルシェ実行委員会主催）などが挙げられます。

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。

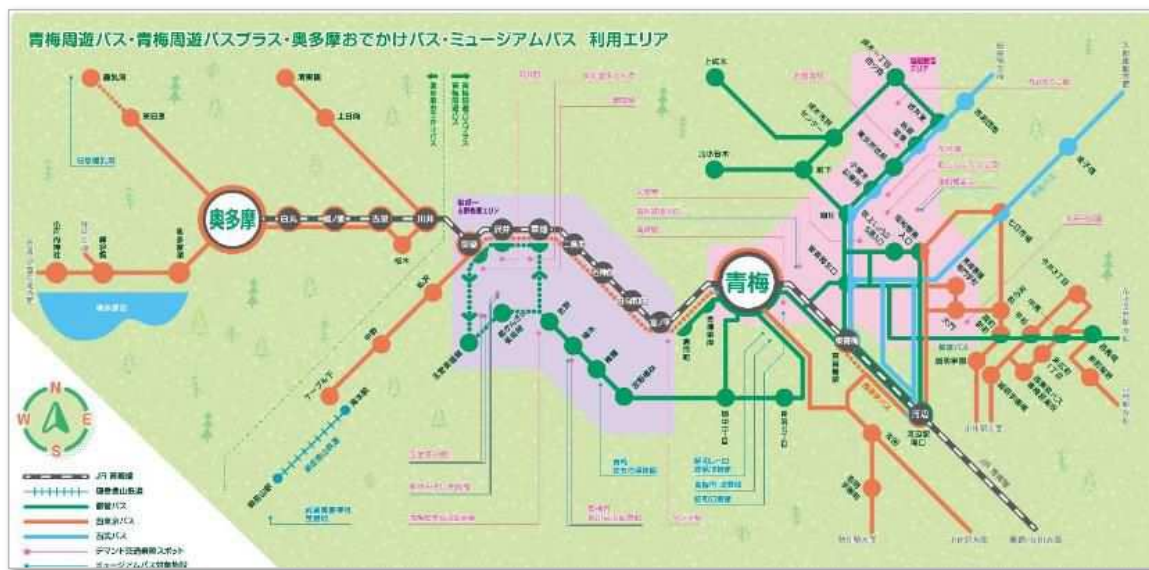
(2) 事業

【目標2】 施策3－事業①	観光 MaaS の導入の検討					
実施内容	市外からも多くの来訪者のある観光地（秋川渓谷等）を対象に、公共交通によるアクセス性を改善し、地域経済の活性化と来訪者の満足度向上のために、観光 MaaS の導入を検討します。 具体的には、観光地への公共交通によるアクセス性の改善、周辺自治体を含めた観光地間の周遊性向上、武蔵五日市駅前拠点施設（フレア五日市）の活用などを通じ、来訪者にアクセスや周遊に不便さを感じさせない環境を整備します。 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					本格導入

(参考事例) TAMA-GO (たま・ごー) 青梅・奥多摩

令和4(2022)年4～6月にかけて、青梅市・奥多摩町内を対象に、観光型 MaaS「TAMA-GO (たま・ごー) 青梅・奥多摩」の実証実験が行われました。

具体的には、スマートフォンアプリによるオリジナルの行程表の作成および周遊チケットの発売、公共交通を補完するためのデマンド型交通の運行、スタンプラリーの開催などを通じて、観光周遊の円滑化と、様々な観光名所への誘客の促進が図られました。



周遊チケットの利用エリアおよび利用できる交通機関

資料: 青梅市、八王子市ホームページ

【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来訪者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	外国人の来訪者					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
	案内表記の多言語化（計画期間を通じて継続的に実施）					

【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、るのバスやデマンド型交通でも利用できるように推進します。 また、近年では、都内の公共交通機関で対応事業者が増加している、クレジットカードによるタッチ決済や二次元コードによる決済について、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
		るのバスへの IC カード導入				多様な決済手段への対応

【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、観光地周辺において、観光で来訪する自家用車の利用を控える取り組みを行います。 具体的には、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と公共交通の運行、シェアサイクルや特定小型原動機付自転車（電動キックボード）などのポートの確保・整備等を検討します。 また、来訪を検討する方々に向けた観光地周辺の道路や駐車場と渋滞状況とともに公共交通利用を促す情報の提供を行うことを検討します。 さらに、自家用車の利用の抑制に協力した来訪者へのインセンティブの付与等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
	道路渋滞緩和のための取り組み内容の検討					
			取り組みの実施			
	観光渋滞に関する情報の発信					

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、タクシー、デマンド型交通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、都に道路整備の働きかけを行うとともに、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4（2022）年4月1日時点で、約27.6km（整備率71.3%）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、タクシー、デマンド型交通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、タクシー、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	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（計画期間を通じ、継続的に実施）					

【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、タクシー、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。 また、区間全体の拡幅が困難な場合、必要に応じて、車両の行き違いをするための待避所の整備を検討します。					
対象モード	路線バス、るのバス、タクシー、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	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（計画期間を通じ、継続的に実施）					



路線名	始点	終点	計画延長	路線名	始点	終点	計画延長
秋1・3・1号首都圏中央連絡道路	あきる野市牛沼	あきる野市菅生	約5,380m	秋3・4・13号引田平井線	あきる野市引田	日の出町平井	約1,600m
秋3・2・11号秋川駅北口線	あきる野市油平	あきる野市二宮	約580m	秋3・4・14号八尾狩宿線	あきる野市山田	日の出町平井	約1,810m
秋3・2・17号牛沼線	あきる野市牛沼	あきる野市牛沼	約220m	秋3・4・16号秋川南北線	あきる野市雨間	あきる野市草花	約1,800m
秋3・3・3号新五日市街通線	福生市南田園	あきる野市小中野	約11,190m	秋3・4・18号武蔵引田駅北口線	あきる野市引田	あきる野市引田	約300m
秋3・3・4号森山平沢線	福生市北田園	あきる野市平沢	約1,220m	秋3・5・2号伊奈初後線	あきる野市伊奈	あきる野市三内	約2,520m
秋3・3・9号小川草花線	あきる野市小川	あきる野市草花	約4,570m	秋3・5・7号鎌谷狩宿線	あきる野市鎌谷	日の出町平井	約3,750m
秋3・4・1号雨間早道通線	あきる野市雨間	あきる野市雨間	約170m	秋3・5・12号油平平井線	あきる野市油平	日の出町平井	約1,720m
秋3・4・5号平沢平井線	あきる野市平沢	日の出町平井	約3,580m	秋3・5・15号二宮東西線	あきる野市二宮	あきる野市二宮	約1,000m
秋3・4・6号福生狩宿線	あきる野市草花	日の出町平井	約5,770m	秋7・5・1号雨間東西線	あきる野市雨間	あきる野市雨間	約990m
秋3・4・10号雨間二宮線	あきる野市雨間	あきる野市二宮	約590m	秋8・7・1号秋川駅南北線	あきる野市油平	あきる野市油平	約90m

図 5-10 あきる野市の都市計画道路網

資料：あきる野市

2) 【施策2】安全・安心な公共交通利用環境の構築

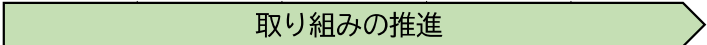
(1) 概要

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バリアフリー化を推進します。

(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、停留所のベンチや上屋の整備・改善などについて、乗降者の多いバス停等の基準を設定して効率的・効果的な整備に向けた検討を行います。 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
	設備や道路の整備					

【目標３】 施策２－事業②	交通関連施設のバリアフリー化の推進					
実施内容	市内の交通施設を誰もが使いやすくし、高齢者、障がい者、子育て世代等の社会参加を促進するため、鉄道駅、駅前広場、主要なバス停留所などのバリアフリー化を引き続き進めるとともに、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、現在事業中の武蔵引田駅の土地区画整理事業、新たに整備する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中心に考慮します。 また、既存の施設に対しては、バリアフリー化の整備・改修を行う際には、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。 なお、その際は、高齢者、障がい者、子育て世代、その他市民の施設の利用状況、問題点、課題点、要望などを十分に把握するため、市内の社会福祉協議会、高齢者クラブ連合会、障がい者団体、婦人団体など、各種の関連組織とも連携しながら進めます。					
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、高齢者クラブ連合会、障がい者団体、婦人団体等、各種関連組織					
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2－事業③	「心のバリアフリー」についての取り組みの推進					
実施内容	「様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う⁴」という「心のバリアフリー」を実現するために、心のバリアフリーに関する取り組みについて、行政、交通事業者、市民がそれぞれの立場から協力し、進めていきます。 具体的に、行政は、市民や事業者による取り組みが促進されるように、バリアフリーに関する幅広い情報提供やバリアフリー教育、高齢者や障がい者等との交流機会の充実、職員に対する障がい者理解の周知・啓発を図ります。 日常的に高齢者や障がい者等と接する機会の多い事業者は、利用者とのコミュニケーションや社員教育等の機会を通じ、利用者の立場でサービスのあり方を考え、着実に実践していくように、普及啓発を推進します。 また、市民一人ひとりが、高齢者や障がい者を含めた人々の多様性を理解し、特性に応じた配慮があることに気づき、日々の生活の中でお互いに思いやりのある行動を着実に実践できるように、普及啓発を推進します。					
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、交通事業者					
連携する主体	社会福祉協議会、障がい者団体					
対象者	市民、交通事業者の従業員、市役所職員					
工程	R7	R8	R9	R10	R11	中・長期
						

（参考事例1）あきる野市だれでもスポーツ体験教室（あきる野市教育委員会）

市では、障がい者が進んでスポーツに取り組める環境を整えることで、障がい者の運動機会の増加を図り、障害の有無に関わらず、障がい者と健常者がともに活動することで、ともにスポーツを楽しみ、気軽にスポーツに参加できることの喜びを持てる取り組みを進めています。

これらの活動を通じて、障がいに対する理解を深め、偏見や差別のない、互いに支え合う社会の実現にも寄与することが期待されます。

⁴ 「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画(2017 年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定)」より。

3) 【施策3】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3－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
	車両の導入及び計画検討					



写真 5-1 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

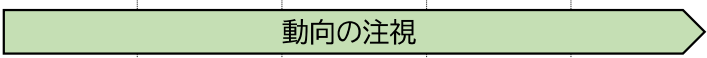
【目標3】 施策3－事業②	公共交通に関わる技術開発の動向の注視					
実施内容	鉄道、バス、タクシーなどの公共交通サービスを提供する業界では、今後さらにドライバー等の不足が深刻になることが予想されています。 一方で、ドライバー等の不足に対して技術開発が進んでいます。例えば、自動車の自動運転技術は、令和6（2024）年4月の道路交通法の改正により、一定の条件下で完全無人走行（レベル4）⁵が可能になりました。 市では、公共交通サービスの維持・確保を図るため、自動車の自動運転技術をはじめ、公共交通に関わる新たなサービスの開発状況や普及状況、国や東京都が進める関連制度の動向などを注視し、状況に応じて市内の公共交通への導入を検討します。					
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
						導入可能性 の検討



写真 5-2 自動運転バスの例（左）／空飛ぶクルマの例（右）

出典：自動運転バスの例：羽田イノベーションシティ、空飛ぶクルマの例：東京都都市整備局ウェブサイト

⁵ 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。

第6章 計画の推進体制と評価方法について

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）」の仕組みである PDCA サイクルによって進行管理を行います。

進行管理は、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基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 12（2030）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上で、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。

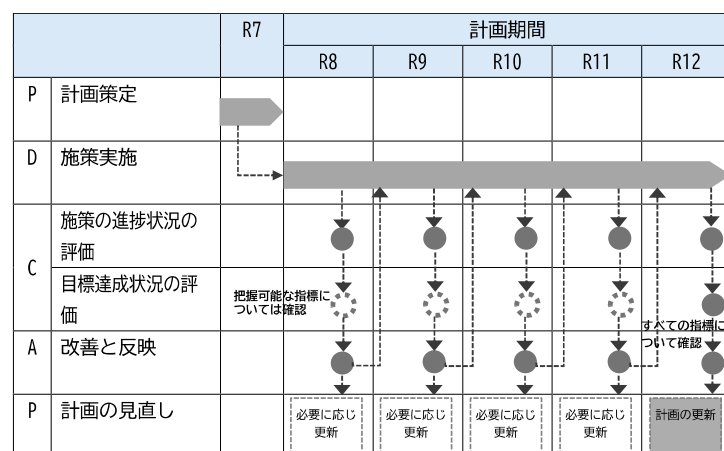


図 6-1 PDCA のイメージ

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、目標の達成状況进行评估するための評価指標を次ページの表のように設定しました。

表 6-1 目標の達成状況を評価するための評価指標

No.	目標	指標	現状		令和12年度 目標値	指標の 種類
			現状値	年度		
1	【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1日当たりの利用 者数（公共交通全体、交通モード 別）	公共交通全体：●● 人/日	令和5年度	●●人/日 （現状維持）	標準
2			JR五日市線： 20,112人/日 路線バス：●●人/ 日 るのバス：222人/ 日 デマンド型交通： 15.2人/日		JR五日市線：20,112人/ 日 路線バス：●●人/日 るのバス：222人/日 デマンド型交通：15.2人 /日 （現状維持）	
3		路線バス、るのバス、デマンド型交 通の収支率	●%	令和●年度	●% （現状値+2pt） （利用者数の維持と運営 の効率化により、約2ポ イントの改善を目指す）	標準
4		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）	88,280,727円	令和5年度	8,650万円 （現状値の2pt改善）	標準
5			●●円/人	令和5年度	●●円/人 （現状値の2pt改善） （利用者数の維持と運営 の効率化により、約2ポ イントの改善を目指す）	
6		JR五日市線とバス（路線バス、るの バス）の接続便数、接続率	接続便数：363便/ 日 接続率：75.5%	令和6年12 月	接続便数：400便/日 接続率：83.2%	選択
7		地域公共交通のカバー率（人口）	89.6%	令和2年度	90.1%	選択
8		地域公共交通に関する総合的な満足 度	6.7%	令和4年度	12.0%	推奨
9		個別の交通手段に対する満足度	JR五日市線：22.9% 路線バス：24.2% るのバス：18.8% デマンド型交通：-	令和3年度	JR五日市線：25.5% 路線バス：26.5% るのバス：24.0% デマンド型交通：20.0%	推奨
10		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	（現状値無し）	-	25.0%	推奨
11	【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	るのバス：65.3% デマンド型交通： 28.3%	令和4年度	るのバス：70.0% デマンド型交通：40.0%	推奨
12		地域公共交通に関する問い合わせ件 数（地域公共交通に対する関心度）	257件/年	令和5年度	321件/年 （現状値の125%）	推奨
13		観光地最寄りのバス停の乗降客数	●/年	-	●人/日 （現状値の110%）	選択
14		移動と観光施設利用を組み合わせた チケットの導入件数	（現状値無し）	-	（導入状況） 1件/年	選択
15	【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	（現状値無し）	-	25.0%	推奨
16		地域公共交通のバリアフリー化に関 する満足度	（現状値無し）	-	25.0%	推奨
17		地域公共交通に起因する二酸化炭素 排出量の削減	運輸部門：110.3千 t-CO2 【参考値】市全体： 329.0千t-CO2	平成25年 度	【参考値】市全体： 169.0千t-CO2（基準年 度比48.6%削減） ※環境政策課と調整	推奨

指標（現状値及び目標値）の算出方法の表は、
詳細は資料編に掲載すること考えられます。

（２）指標の算出方法

各指標の現状値と目標値の算出方法を表に示します。

表 6-2 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （１／６）

No.	目標	指標案	算出方法
1,2	【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１日当たりの利用者数（公共交通全体、交通モード別）	・ 交通事業者から利用者数のデータを入手し、算出します。 <現状値> ●●人/日（令和５年度） ①JR 五日市線の１日平均乗車人員＋②西東京バスの１日平均利用者数＋③るのバスの１日平均利用者数＋④デマンド型交通の１日平均利用者数 ①20,112人/日 ・ 駅別内訳：東秋留駅（4,251人）、秋川駅（5,900人）、武蔵引田駅（3,971人）、武蔵増戸駅（2,298人）、武蔵五日市駅（3,692人） ②●●人/日 ※要算出※ ・ 市内の系統別１日平均利用者数の合計※集計対象：現金及びIC利用者（シルバーパス利用者は未集計） ③222人/日 ・ ルート別内訳：五日市→秋川（38人）、秋川→五日市（40人）、草花方面（47人）、小川方面（83人）、引田方面（14人） ④15.2人/日（利用回数を利用人数とみなす） <目標値> ●●人/日（現状維持） ・ 第２次あきる野市総合計画で、将来人口を、令和２年（2020年）80,292人に対して、令和７年（2025年）は79,588人、令和12年（2030年）には、78,368人であり、「78,300人台の維持を目指す」としています。（2025年に対する2030年の人口は98.5%です） ・ そのため、公共交通の利用者数（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の合計）は、本計画に基づく各種の施策を着実に実施することにより、現状維持を目指します。
3		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。 収支率＝収入額／支出額 ・ 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 ・ 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） <現状値> ●%（令和５年度） <目標値> ●%（現状値＋2pt） （利用者数の維持と運営の効率化により、約２ポイントの改善を目指します） 1) 目標額の算出の考え方 公共交通の収支率の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。 ①利用者数の現状維持を目指すという方針 ②人口減少傾向（2025年に対する2030年の人口は98.5%） ③運営コストの変動（燃料費、人件費等の上昇） ④公共交通サービスの質の維持・向上 これらを踏まえ、収支率の目標は、現状の水準を基準としつつ、効率化や利用促進策による若干の改善を目指すことを目指します。 2) 目標額の算出 現状の収支率が不明なため、仮に現状の収支率を15%と仮定した場合、5年後（2030年）の目標収支率は17%とします。 この目標は、利用者数の維持と運営の効率化により、約２ポイントの改善を目指すものです。

表 6-3 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （2 / 6）

No.	目標	指標案	算出方法
4, 5	【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 (続き)	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について、総額とともに、利用者 1 人当たりの公的資金投入額を算出します。 利用者 1 人当たりの公的資金投入額 ＝ 公的資金投入額 / 年間利用者数 <現状値> 88,280,727 円（令和 5 年度） - 路線バスへの補助（生活バス路線維持費補助金：14,356,289 円）＋るのバスへの補助（①循環バス運営費補助金：47,114,000 円、②あきる野市循環バス増発・増便実証実験業務委託：16,097,000 円。①＋②＝63,211,000 円）＋デマンド型交通への補助（デマンド型交通（チョイソコ）実証実験業務委託：10,713,438 円） <目標値> 8,650 万円（現状値の 2pt 改善） 1) 目標額の算出の考え方 - 公的資金投入額の目標額の算出には、以下の要素を考慮します。 ①収支率の改善目標 ②利用者数の維持 ③人口減少に伴う税収への影響 ④公共交通サービスの維持・向上の必要性 - これらを踏まえ、公的資金投入額は、収支率の改善により若干の削減を目指しつつ、サービスの質を維持するために大幅な削減は避けます。 2) 目標額の算出 - 現状の公的資金投入額 8,828 万円に対して、5 年後（2030 年）の目標公的資金投入額は 8,650 万円（8,828 万円×0.98）とします。 - この目標は、収支率の改善（2 ポイント改善）により、公的資金投入額について、約 2%の削減を目指すものです。これにより、財政負担の軽減と公共交通サービスの維持の両立を図ります。
6		JR 五日市線とバス（路線バス、るのバス）の接続便数、接続率	- 路線図等により、JR 五日市線とバス（路線バス、るのバス）が接続する路線状況を確認し、時刻表により、JR 五日市線の時刻表と路線バス及びるのバスの時刻表から接続便数を確認します。 <接続の考え方> - 鉄道とバスの乗り換え時間が 4 分から 20 分のを、「接続している」とします。 - 複数の鉄道便が 1 つのバスに接続している場合は、バスの本数で集計します。 - 鉄道については、武蔵五日市方面、福生方面は問わないこととします。 - 平日のみを対象に整理します。 <現状値> 接続便数：363 便/日 接続率：75.5%（令和 6 年 12 月） <目標値> 接続便数：400 便/日 接続率：83.2% - 東秋留駅は、ロータリー整備に伴い全本数（17 本）の接続を想定します。 6 時台以降の接続していない本数（110 本）のうち、東秋留駅以外の駅における本数（93 本）の 5 分の 1（19 本）の接続を目標とします。 - 以上の考え方により、目標接続便数を 400 本（接続率 83.2%）とします。（現在の接続便数（363 本）＋東秋留駅（17 本）＋その他の接続便数の半数（19 本））

表 6-4 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （3／6）

No.	目標	指標案	算出方法
7	【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（続き）	地域公共交通のカバー率（人口）	・公共交通によるカバーエリア（鉄道駅 700m 圏またはバス停 300m 圏、またはデマンド型交通停留所 300m 圏等）内の人口割合を GIS を使い算出します。 <現状値> 89.6%（令和2年度国勢調査の人口） ・カバーエリアを鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏、デマンド型交通住宅地側停留所 300m 圏、盆堀地域交通対策事業対象地域とします。 <目標値> 90.1% 1) 目標値の算出の考え方 ・バスやデマンド型交通の停留所は、現状値のカバーエリアの水準を維持するものとします。さらに、タクシー利用補助対象地域の盆堀・深沢地域をカバーエリアに加えます。将来的な人口減少を加味しても、現状の水準は落とさず、カバー率の着実な向上を目指します。 2) 目標値の算出 ・カバーエリアを鉄道駅 700m 圏、バス停 300m 圏、デマンド型交通住宅地側停留所 300m 圏、タクシー利用補助対象地域（盆堀地域、深沢地域）とします。人口は 2030 年（令和 12 年）将来推計データ（国土数値情報）を用いて算出します。
8		地域公共交通に関する総合的な満足度	・市民アンケート調査の「問 施策の満足度・重要度について」のうち「都市整備分野：公共交通体系の整備」の満足度について「満足」または「まあ満足」と回答した比率の合計より算出します。 <現状値> 6.7%（満足：1.1%、まあ満足：5.6%）（令和4年度） <目標値> 12.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・現状値は 6.7%と低く、改善の余地が大きいと考えられます。利便性向上、情報提供の充実、利用促進策の実施などにより、現状よりも大幅な改善を目指します。 2) 目標値の算出 ・5年後の地域公共交通に関する総合的な満足度の目標値は、12.0%とします。（現状値 6.7%から 5.3 ポイントの上昇） ・着実かつ意欲的な改善を図ることにより、目標値として年平均約 1 ポイントの上昇を目指すものです。
9		個別の交通手段に対する満足度	・市の公共交通に関する市民アンケート調査で、個別の交通手段に対する満足度を聞き、「満足」または「まあ満足」と回答した比率の合計より算出します。 <現状値> JR 五日市線：22.9%、路線バス：24.2%、るのバス：18.8%、デマンド型交通：データなし（令和3年度） <目標値> JR 五日市線：25.5%、路線バス：26.5%、るのバス：24.0%、デマンド型交通：20.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。 ・各交通手段の現状値を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。また公共交通全体の満足度目標（6.7%から 12.0%）と整合を図ります。 ・現状値がないデマンド型交通については、他の交通手段の目標値を参考にしつつ、新規サービスとしての期待値を考慮します。 2) 目標値の算出 ・JR 五日市線：既に比較的高い満足度を得ているため、緩やかな上昇（2.6 ポイントの上昇）を目指します。 ・路線バス：現状で最も高い満足度を持つ路線バスも緩やかな上昇（2.3 ポイント）を目指します。 ・るのバス：現状値が最も低いるのバスは、運行ルート最適化や利用促進策により、5.2 ポイントの大幅な上昇を目指します。 ・デマンド型交通：他の交通手段の現状値を参考に 20.0%を目標とします。利用者ニーズに合わせたきめ細かいサービス提供により、高い満足度を目指します。

表 6-5 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （4／6）

No.	目標	指標案	算出方法
10	【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（続き）	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	・市の公共交通に関する市民アンケート調査で、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を聞き、「満足」または「まあ満足」と回答した比率の合計より算出します。 <現状値> データなし <目標値> 25.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。情報提供やサービスの改善など、比較的短期間で効果が出やすい特性を考慮します。 2) 目標値の算出 ・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の目標値を、<u>個別の交通手段に対する満足度の目標値</u>（JR 五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、<u>るのバス:24.0%等</u>）と<u>同程度の 25.0%を目指します。</u>
11	【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。 <現状値> るのバス：65.3%、デマンド型交通：28.3%（令和4年度） <目標値> るのバス：70.0%、デマンド型交通：40.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・急激な改善は現実的ではないため、段階的な向上を目指します。各交通手段の現状の認知度を基準とし、それぞれの特性や改善の余地を考慮します。 2) 目標値の算出 ・るのバスは、既に比較的高い認知度を得ているため、緩やかな上昇を目指します。情報提供の充実や利用促進策により、<u>4.7ポイントの上昇を目標とします。</u> ・デマンド型交通は、現状の認知度が低いため、<u>デマンド型交通の周知、利用の促進などにより、11.7ポイントの大幅な上昇を目標とします。</u>
12		地域公共交通に関する問い合わせ件数（地域公共交通に対する関心度）	・地域公共交通について、窓口、問合せフォーム、電話などにより、日頃、担当課に来る問い合わせの件数を集計します。 <現状値> 257 件（令和5年度） <目標値> 321 件（現状値の125%） 1) 目標値の算出の考え方 ・担当課への問い合わせ件数を公共交通サービスに対する関心度と捉え、5年間で着実な件数の増加を目指します。 2) 目標値の算出 ・認知度向上施策等と連動し、問い合わせ件数を算出します。<u>現状値の1.25倍を目標とすること</u>で、大幅な向上を目指しつつ、実現可能性も考慮しています。

表 6-6 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （5／6）

No.	目標	指標案	算出方法
13	【目標2】 公共交通と 市民等との 接点強化 (続き)	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。（候補：秋川溪谷周辺のバス停（十里木）） ・交通事業者から乗降客数のデータを入手し、算出します。 <現状値> ●人/日（あるいは●人/年）（令和●年） <目標値> ●人/日（あるいは●人/年）（現状値の110%） 1) 目標値の算出の考え方 ・地域の観光振興策と連動し、観光客増加を見込んだ目標とします。自家用車から公共交通への利用転換を促進し、バス利用者の増加を目指します。 2) 目標値の算出 ・地域の観光施策による交流人口の拡大を見込み、<u>現状値から10%の増加を目指します。</u>（年平均約2ポイントの増加率を想定） ・モビリティ・マネジメントの実施や、観光客向けの利便性向上策により、自家用車からバスへの利用転換を促進します。
14		移動と観光施設利用を組み合わせたチケットの導入件数	・移動と観光施設利用を組み合わせたチケットの導入件数を算出します。 <現状値> データなし <目標値> 1件/年 1) 目標値の算出の考え方 ・5年間で着実な取組の実施を目指した目標とします。デジタル化による利便性向上、移動と観光施設利用を組み合わせたチケットによる周遊促進効果を考慮します。 2) 目標値の算出 ・移動と観光施設利用を組み合わせたチケットの導入の目標値として、1年間に1件の導入を目指します。
15	【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	・市民へのアンケート調査によって、地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度を聞き、「満足」または「まあ満足」と回答した比率の合計より算出します。 <現状値> データなし <目標値> 25.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。 2) 目標値の算出 ・地域公共交通の安全性、耐災害性に関する満足度の目標値を、<u>個別の交通手段に対する満足度の目標値</u>（JR五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%等）と同程度の25.0%を目指します。
16		地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度	・市民へのアンケート調査によって、地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度を聞き、「満足」または「まあ満足」と回答した比率の合計より算出します。 <現状値> データなし <目標値> 25.0% 1) 目標値の算出の考え方 ・現状値がないため、他の公共交通関連の満足度指標を参考にします。 2) 目標値の算出 ・地域公共交通のバリアフリー化に関する満足度の目標値を、<u>個別の交通手段に対する満足度の目標値</u>（JR五日市線:25.5%、路線バス:26.5%、るのバス:24.0%等）と同程度の25.0%を目指します。

表 6-7 指標（現状値及び目標値）の算出方法 （6／6）

No.	目標	指標案	算出方法
17	【目標3】 公共交通を 支える環境 等の底上げ	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。 <現状値> 運輸部門：110.3 千 t-CO₂ （市全体：329.0 千 t-CO₂） <目標値> （参考値 市全体：169.0 千 t-CO₂） （環境政策課と調整） ※目標値の算出の考え方：「あきる野市環境基本計画」担当の環境政策課と調整して算出します。

第7章 施策パッケージ

第1節 施策パッケージの考え方

第5章で示した施策について、複数の施策を組み合わせることで、より効果的に課題に対応するとともに、人的・財政的リソースを効率的に配分することで、パッケージ化された施策は互いに補完し合い、単独の施策以上の効果を生み出すことが期待されます。

また、住民や関係者にとって、施策の全体像を把握しやすくなります。

以上の理由から、6つの施策パッケージを設定しました。

1. 高齢者モビリティ支援パッケージ
2. 子育て世帯への公共交通利用支援パッケージ
3. 公共交通利用促進パッケージ
4. 観光客向け交通サービス向上パッケージ
5. 公共交通インフラ整備パッケージ
6. 次世代モビリティ導入パッケージ

それぞれの施策パッケージについて、次ページ以降に概要を示します。

第2節 施策パッケージの概要

1. 高齢者モビリティ支援パッケージ

高齢者モビリティ支援パッケージは、高齢者の移動を確保しつつ、安全で快適な交通環境を提供します。

これにより、高齢者の社会参加を促進し、健康的で活動的な生活を支援することができます。また、地域全体の公共交通の利用促進にもつながり、持続可能な交通システムの構築に寄与することが期待されます。

イメージパース(予定)

<対象施策・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
- 【目標1】施策2-事業① デマンド型交通の運行
- 【目標1】施策2-事業③ タクシー利用助成の実施
- 【目標2】施策2-事業④ 運転免許返納者への支援
- 【目標3】施策2-事業② 交通関連施設のバリアフリー化の推進

2. 子育て世帯への公共交通利用支援パッケージ

子育て世帯への公共交通利用支援パッケージは、子育て世帯の特性やニーズに応じた総合的なアプローチを採用することで、公共交通の利用促進と子育て環境の改善を同時に実現することを狙いとしています。短期的には子育て世帯の移動支援を、長期的には持続可能な公共交通システムの構築と子育てしやすいまちづくりを目指しています。

イメージパース(予定)

<対象施策・事業>

- 【目標 2】 施策 1-事業③ 児童・生徒に対する働きかけ
- 【目標 2】 施策 2-事業③ 子育て世帯への支援
- 【目標 3】 施策 2-事業① バス待ち環境の安全性の向上
- 【目標 3】 施策 2-事業② 交通関連施設のバリアフリー化の推進

3. 公共交通利用促進パッケージ

公共交通利用促進パッケージは、公共交通に対する市民の認知度向上から実際の利用促進まで、包括的なアプローチを行います。短期的には公共交通の利用者増加を、長期的には持続可能な公共交通システムの構築と、公共交通を中心としたまちづくりの実現を目指しています。

イメージパース(予定)

<対象施策・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
- 【目標 2】 施策 1-事業② イベント等における広報の推進
- 【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
- 【目標 2】 施策 2-事業② 体験乗車等の機会の設定
- 【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

4. 観光客向け交通サービス向上パッケージ

観光客向け交通サービス向上パッケージは、あきる野市を訪れる観光客の利便性を高め、公共交通の利用を促進することで、持続可能な観光振興と地域の活性化を目指しています。

イメージパース(予定)

<対象施策・事業>

- 【目標 2】施策 3-事業① 観光 MaaS の導入の検討
- 【目標 2】施策 3-事業② 案内表記の多言語化の推進
- 【目標 2】施策 3-事業③ 多様な運賃決済手段への対応
- 【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

5. 公共交通インフラ整備パッケージ

公共交通インフラ整備パッケージは、あきる野市の公共交通システムの基盤を強化し、利便性、安全性、効率性を向上させることを目指しています。

イメージパース(予定)

<対象施策・事業>

- 【目標 1】 施策 1-事業② 鉄道、路線バス、るのバス、デマンド型交通の結節性の改善
- 【目標 3】 施策 1-事業① 都への働きかけの実施
- 【目標 3】 施策 1-事業② 市道の整備の推進
- 【目標 3】 施策 2-事業① バス待ち環境の安全性の向上

6. 次世代モビリティ導入パッケージ

次世代モビリティ導入パッケージは、短期的には利用者の利便性向上と環境負荷の軽減を、長期的には技術革新を取り入れた次世代の公共交通システムの構築を目指しています。これにより、あきる野市の公共交通を維持・確保するとともに、市民の生活の質の向上と地域の持続可能な発展に貢献することが期待されます。

イメージパース(予定)

<対象施策・事業>

- 【目標 1】 施策 2-事業② 定額運行サービスの導入の検討
- 【目標 1】 施策 3-事業③ 情報提供の充実・高度化の推進
- 【目標 3】 施策 3-事業① 環境性能に優れた車両の導入
- 【目標 3】 施策 3-事業② 公共交通に関わる技術開発の動向の注視

表 7-1 施策パッケージの対象施策・事業

目標	施策名	事業名	パッケージ					
			1. 高齢者モビリティ支援パッケージ	2. 子育て世帯への公共交通利用支援パッケージ	3. 公共交通利用促進パッケージ	4. 観光客向け交通サービス向上パッケージ	5. 公共交通インフラ整備パッケージ	6. 次世代モビリティ導入パッケージ
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、デマンド型交通の結節性の改善					●	
		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 タクシー利用助成の実施	●					
		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						
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事業への参画			●			
	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・安心な公共交通利用環境の構築	① バス待ち環境の安全性の向上		●			●	
		② 交通関連施設のバリアフリー化の推進	●	●				
		③ 「心のバリアフリー」についての取り組みの推進						
	施策 3 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						●