

あきる野・檜原地域公共交通計画 (案)

令和6年3月

東京都
あきる野市
檜原村

= 目 次 =

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画区域	2
1-3. 計画期間	2
1-4. 上位計画・関連計画	3
2. 地域の現状	9
2-1. 地勢・地理、社会経済状況	9
2-2. 地域旅客運送サービスの現状	16
2-3. 地域旅客運送サービスの課題	35
3. 基本方針の設定	36
4. 計画目標の設定	37
4-1. 計画目標の設定	37
4-2. 数値指標及び目標値の設定	38
5. 目標達成のために実施する施策	40
5-1. 目標達成のための施策の体系	40
5-2. 施策の内容	41
5-3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要	48
【コラム】 こどもアンケート結果	49
6. 計画の達成状況の評価	50
6-1. 計画の推進体制	50
6-2. 計画の評価・検証	50
参考資料	

1. はじめに

1-1. 計画策定の目的

(1) 地域公共交通計画の概要

地域公共交通計画は、地域の移動手段を確保するため、地方公共団体が中心となり、交通事業者等や住民などの関係者と協議しながら作成する計画であり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」の役割を果たすものである。計画の策定に当たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化法」）に基づく協議会」を開催しつつ、関係者等との個別協議を重ねて作成することとした。

地域公共交通計画においては、既存公共交通を最大限活用した上で、必要に応じて福祉輸送等の送迎サービス、物流サービスなど、地域の多様な輸送資源を活用する取組を盛り込み、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する。また、最新技術を活用して生産性を向上しつつ、外国人旅行者も含めた幅広い利用者が使いやすいサービスが提供されることが必要である。



資料）地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

図 地域旅客運送サービスのイメージ

(2) 計画策定の背景及び目的

あきる野・檜原地域においては、西東京バスが行政をまたがる「数馬線」「藤倉線」の2系統を運行しているが、当系統沿線では、人口減少・高齢化の進行により需要が減少し、公共交通の維持が重要な課題となっている。そのため、現在は市村の補助金の他、東京都が「地域間幹線系統確保維持計画」を策定し、国と都も補助金を支出することで、運行支援を実施している。（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

このような中、国は、活性化法の改正に合わせ、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けを補助要件化した。（計画制度と補助制度の連動化）

そのため、当系統沿線地域を対象に、東京都、関係自治体、事業者等と連携し、地域公共交通計画を策定するものである。

1 - 2. 計画区域

本計画の対象区域は、以下に示す範囲とする。

- あきる野市の五日市地域及び小宮・戸倉地域
(あきる野市都市計画マスタープランを基に設定)
- 檜原村全域



図 計画区域

1 - 3. 計画期間

令和6年度(2024年度)から令和10年度(2028年度)までの5年間を計画期間とする。

1-4. 上位計画・関連計画

計画策定にあたり、踏まえるべき上位計画、考慮・整合を図るべき関連計画における公共交通の位置づけや施策について整理した。

(1) 総合計画等

東京都、あきる野市、檜原村における総合計画等における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 利用しやすい公共交通（ダイヤ、所要時間、情報提供、交通結節点整備等）
- 交通不便地域や高齢者等の移動困難者の移動支援
- バス路線の維持・確保、利用増のための取組み

表 整理対象とした総合計画等とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容（要約）
東京都	「未来の東京」戦略 version up 2022 (2012.3 策定) (2040 年代)	<ul style="list-style-type: none"> ・区市町村等の取組促進策の充実（地域公共交通計画策定の促進、地域ニーズに応じた移動手段の導入促進） ・都と区市町村の連携による取組（広域連携、デマンド交通、地域の輸送資源活用、企業との連携）
	新しい多摩の振興 プラン (2021.9 策定) (2021-2023 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の基本方針を策定し、市区町村等を財政的・技術的に支援 ・デマンド交通等導入の支援、自動運転技術・MaaS等の支援策の創設等の検討
	東京都過疎地域持 続的発展計画 (2021.12 策定) (2021-2025 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・定期バスの時間短縮、走行性・安全性向上のための検討、改良 ・地域の実情に最適な交通手段を確保・維持するため、国の補助制度に沿った生活交通路線の支援
あきる野 市	第2次あきる野市 総合計画 (2022.3 策定) (2022-2031 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上や輸送力強化に向け、公共交通事業者への働きかけ ・交通手段をもたない市民などを対象とした移動手段の確保 ・駅周辺整備や公共交通機関の利便性向上、地域に適した公共交通の整備等
	檜原村第5次総合計 画（後期） (2019.3 策定) (2019-2023 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに合わせた運行形態の検討、バス利用のPR ・地域現状に応じた生活交通支援の検討（デマンドバス、乗合タクシー）、福祉モノレール改修など交通不便地域の移動手段確保
檜原村	第2期人口ビジョン 総合戦略 (2021.3 策定) (2020-2024 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス利用促進、路線バス利便性向上、利用者の要望等に合わせた運行形態検討、バス利用PR、交通不便地域や外出困難な高齢者の移動手段確保
	檜原村過疎地域持 続的発展計画 (2021.3 策定) (2021-2025 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の維持・確保 ・路線バス停留所と交通空白(不便)地域を結ぶデマンドバスやまびこの導入、完全デマンド方式の運行について、他地域への展開と路線バスとのネットワーク化より村内全体の公共交通体系を改善

(2) 都市計画・まちづくり

東京都、あきる野市における都市計画・まちづくりに関する計画における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 多様な交通モードと先端技術との組合せによる、誰もが移動しやすい交通環境の充実
- 生活中心地や拠点集落への居住推進等
- 公共交通の利便性向上

表 整理対象とした都市計画・まちづくりに関する計画とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
東京都	都市づくりのグランドデザイン (2019.9 策定) (2040 年代)	・多様な交通モードと最先端技術を組み合わせ、誰もが移動しやすい交通環境を充実
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (2021.3 策定) (2040 年代)	・生活の中心地周辺や拠点的集落への居住の推進、土砂災害等のおそれのある区域での移転誘導等、日常生活の足が確保され、安心して暮らし続けることができる地域を形成 ・多様な交通モードと先端技術、MaaS 等の交通サービスを組み合わせ、誰もが移動しやすい交通環境の充実
東京都	集約型の地域構造への再編に向けた指針 (2022.3 策定) (2040 年)	・多様な交通モードと最先端技術を組み合わせ、誰もが移動しやすい交通環境を充実。 ・公共交通の確保等の施策に係る地域公共交通計画の策定について検討
		・集約型地域構造への再編と地域公共交通政策との連携を目指し、地域公共交通計画や立地適正化計画の策定の促進策を検討 ・将来的な人口動態を踏まえつつ、集約型地域構造への再編と地域公共交通政策との連携
あきる野市	あきる野市都市計画マスタープラン (2023 策定) (2023-2043 年)	・鉄道の利便性、利用環境の向上（駅周辺整備、五日市線のサービス改善、複線化促進） ・鉄道やバス路線から遠い地域のニーズに対応するため、新たな交通手段の検討（地域との連携による地域公共交通、デマンド交通、福祉分野と連携等） ・山間部の移動手段確保、ドライバー不足解消、環境負荷低減等のため、革新的技術の動向を踏まえた実証実験の実施等の検討

(3) 公共交通

東京都、あきる野市における公共交通に関する計画・方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 幹線系統の維持・確保に向けた課題解決、ラストワンマイルの移手段の充実
- 地域の実情や利用者の立場に応じた利用しやすい公共交通
- 路線維持に向けた利用者側（住民）の協力

表 整理対象とした公共交通に関する計画等とその概要

※計画名欄()内上段は策定等の年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
東京都	東京における地域公共交通の基本方針 (2022.3 策定) (2040 年代)	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的なネットワークは都と区市町村が連携し、関係者と議論しながら地域にとって望ましい姿を共有し取組を進める。 ・幹線系統の確保・維持に向け、都が主体となって関係者と共に課題解決を図り、国や区市町村等と連携して支援する。 ・確保・維持に課題を抱える幹線系統は、区市町村と調整の上、地域公共計画策定について検討を進める。 ・都として、政策的に確保・維持すべき幹線系統の検討を行う。 <p>【地域公共交通の確保・維持・改善・充実の取組を進める視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間ネットワークに必要な幹線系統の確保・維持 ・将来にわたり必要な幹線系統・生活交通の選定と維持 ・ラストワンマイルの移手段の充実 等
	東京における地域公共交通の基本方針、及び未来の公共交通子どもアンケート (2022.1 実施) (2040 年代)	<ul style="list-style-type: none"> ・大人になったときの公共交通の姿（小学生）として、新技術やユニバーサルデザインの導入への関心が高い。 ・公共交通を利用するようになる取組（中学生・高校生）として、料金や公共交通の利便性に対する指摘が多く挙げられた。
あきる野市	あきる野市公共交通のあり方に関する提言書 (あきる野市公共交通のあり方検討報告書に収録) (2017.3 提言) (-)	<p>【新たな公共交通ネットワークのあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情や利用者の立場に応じた利用しやすい公共交通機関の導入 ・産業活動や観光等、市外からの移動需要を考慮したネットワークの構築 ・住民の公共交通運営への関与など、地域と一体となった取組 ・まちづくりと一体となった施策等、他の分野と連携した対策 <p>【想定される検討・対策例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員や需要に応じた様々な交通手段の複合的な組み合わせ ・交通結節点の整備による需要の集約化 ・利用者側である市民においても路線維持に向けた取組への協力が必要
	あきる野市の公共交通に関する市民アンケート調査結果 (2022.3 実施) (-)	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納後不自由が多いのでデマンド型は使いやすい。 ・バス電車にしろ本数がちょっと少ない。 ・観光客による交通渋滞が市民生活を不便にし、観光客のリピーターも減らしている。車で行くという認識を変えて欲しい。 ・運転がもう少しやさしさがあっても良い。

(4) 観光振興

東京都、檜原村における観光振興に関する計画における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 交通インフラの充実

表 整理対象とした観光振興に関する計画とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
東京都	PRIME 観光都市・東京 (2022.2 策定) (2022-2023 年度)	・ 交通インフラなどの基盤整備の充実 (シェアサイクルなどの実証実験と導入の取組、PR ツールの作成の支援)
檜原村	払沢の滝周辺整備改定計画 (2019.3 策定) (-)	・ 払沢の滝来訪者アンケートでは、公共交通利用は 13.8%。

(5) 福祉

あきる野市、檜原村における福祉に関する計画における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 障がい者等の移動支援 (割引、デマンド交通、福祉有償運送への支援等)
- 誰もが利用しやすい交通機関の整備推進、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくり
- 子育てを支援する環境整備 (公共交通のバリアフリー化)

表 整理対象とした福祉に関する計画とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
あきる野市	あきる野市地域保健福祉計画 (2020.3 策定) (2020-2024 年度)	・ 外出しやすいまちづくり、交通手段の確保など、誰もが安心して外出できるまちづくりに向けた取組が必要
	第 8 期あきる野市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 (2021.3 策定) (2021-2023 年度)	・ 地域における福祉有償運送の必要性や安全の確保、旅客の利便に係る方策を協議するなど、福祉有償運送事業者へ支援
	あきる野市障がい者福祉計画 (2021.3 策定) (2021-2023 年度)	・ 障がい者等が安全・安心に生活できる地域環境の形成に向け、利用しやすい交通機関の整備等を推進
檜原村	檜原村地域福祉計画【第 4 期】 (2020.3 策定) (2020-2024 年度)	・ デマンドバスや乗り合いによる外出支援の実施、福祉モノレールの改修・維持管理など交通不便地域の移動手段の確保 ・ 交通機関割引等事業（障害者等へ交通機関の割引等を周知） ・ 移動支援事業（外出・余暇活動等の外出時の移動支援）
	第 8 期檜原村高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 (2021.3 策定) (2021-2023 年度)	・ 移送サービス事業（やすらぎの里の利用後、郵便局、農協等へ行きたい方に対し役場まで送迎するサービス） ・ 外出支援事業（福祉モノレールの改修・維持管理、路線バスやデマンドバスの運行のない地域での移動手段の確保）
	檜原村障害者計画 第 6 期檜原村障害福祉計画・第 2 期檜原村障害児福祉計画 (2021.3 策定) (2021-2023 年度)	・ 交通機関の割引等事業（障害者などに対し交通機関の割引等を周知）

(6) 環境

あきる野市、檜原村における環境に関する計画における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 地球環境改善のため、公共交通利便性向上による公共交通利用転換、環境対応車両導入等

表 整理対象とした環境に関する計画とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
あきる野市	第二次あきる野市環境基本計画改訂版 (2022.6 策定) (-)	<ul style="list-style-type: none">・ 移動手段の転換による二酸化炭素排出量の削減効果を周知し、公共交通機関等の積極的利用を促進・ 公共交通機関の利便性向上について、交通事業者との連携を継続
檜原村	第2次檜原村地球温暖化対策実行計画 (2015.4 策定) (-)	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通機関の利用促進

(7) 防災

檜原村における防災に関する計画における公共交通に関する方針等について、以下に示す通りまとめた。

- 災害時の地域公共交通の確保

表 整理対象とした防災に関する計画とその概要

※計画名欄()内上段は策定年次、下段は計画期間

策定主体	計画名	記載内容(要約)
檜原村	檜原村国土強靱化地域計画 (2022.3 策定) (2022-2026 年度)	<ul style="list-style-type: none">・ 路線バス等地域公共交通の確保・ 都道が途絶した場合の交通手段確保の具体的な体制確保の検討・ 災害時の公共交通確保や緊急時の体制について運行事業者と協議。体制が不能となった場合を想定した災害復旧の検討

2. 地域の現状

2-1. 地勢・地理、社会経済状況

(1) 地勢・地理

対象地域は山間部が多くを占め、更にその大半が秩父多摩甲斐国立公園に指定されており、東京、首都圏の貴重な憩いの場として、多くの観光客を迎え観光産業が展開している。一方、土砂災害警戒区域等が多く指定されており、大雨や地震などによる人家への影響や道路通行に支障を与える可能性がある。

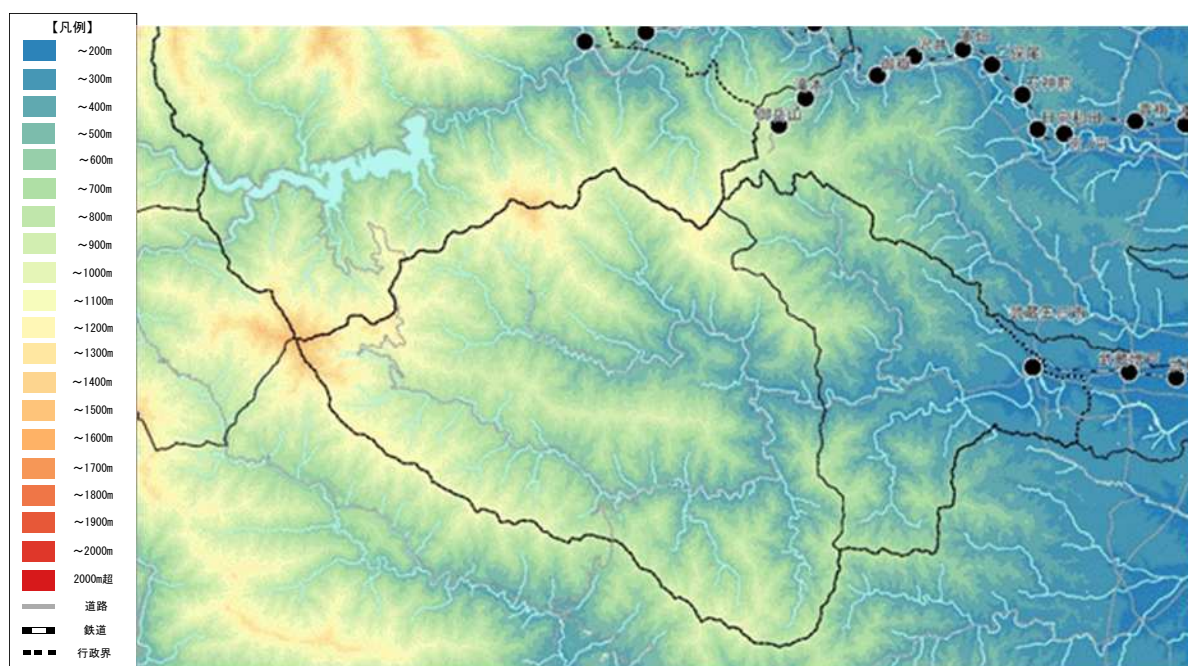


図 対象区域の地形条件

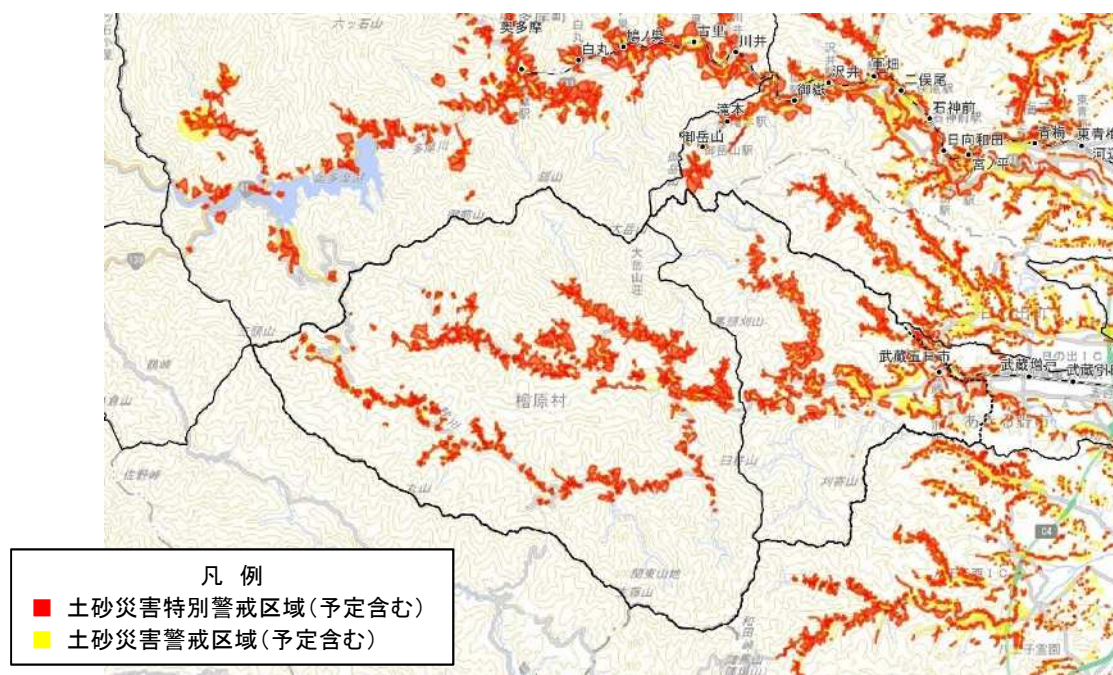
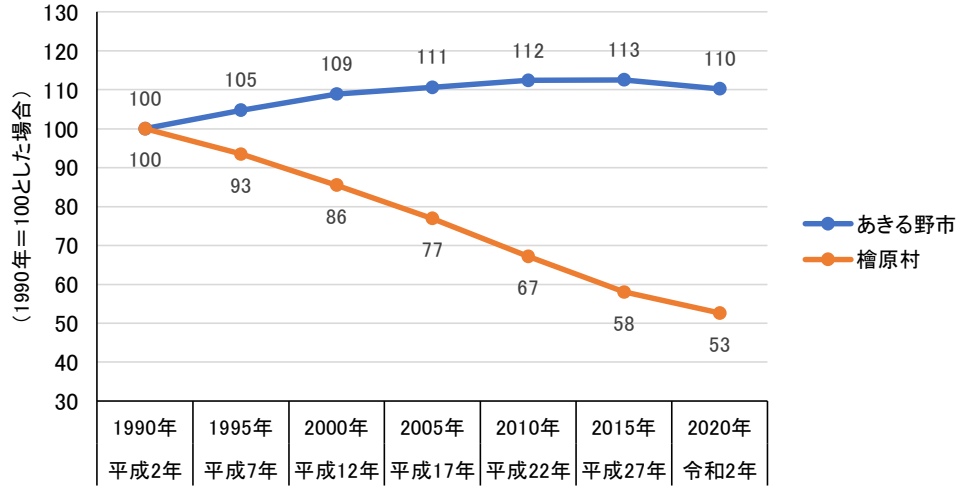


図 対象区域における自然災害の危険度

(2) 人口

対象区域ではエリアによって度合いは異なるが、人口減少・高齢化が進行している。今後も人口減少・高齢化が予想される。

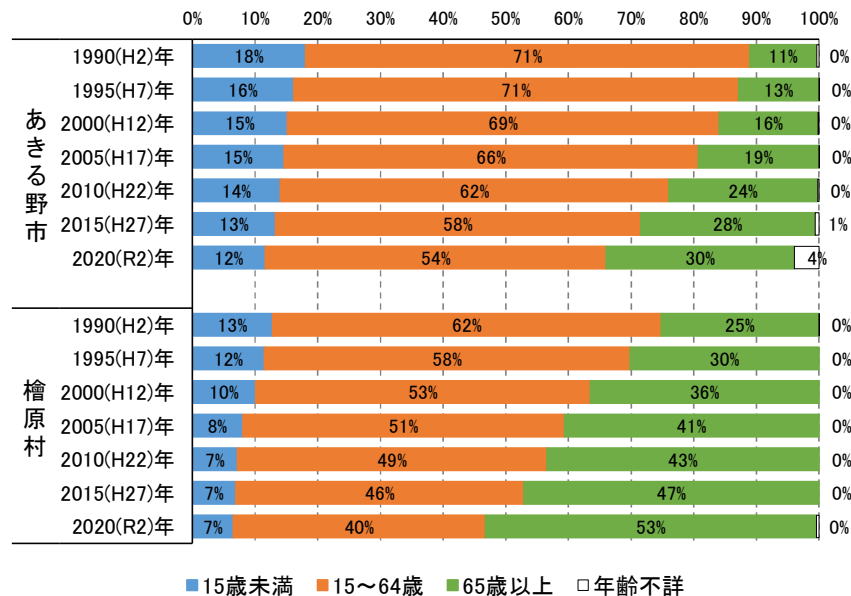


(単位：人)

	平成2年 1990年	平成7年 1995年	平成12年 2000年	平成17年 2005年	平成22年 2010年	平成27年 2015年	令和2年 2020年
あきる野市	71,940	75,355	78,351	79,587	80,868	80,954	79,292
檜原村	3,808	3,560	3,256	2,930	2,558	2,209	2,003

資料) 国勢調査

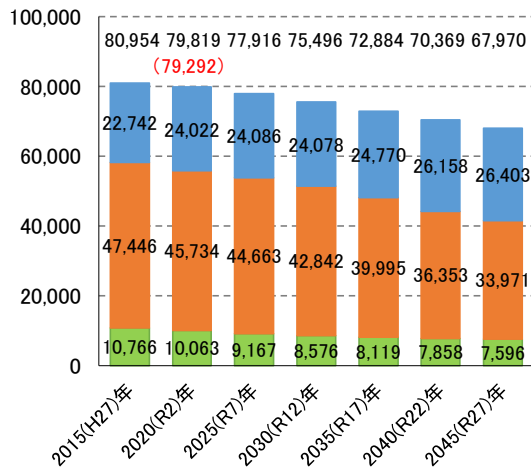
図 人口の推移



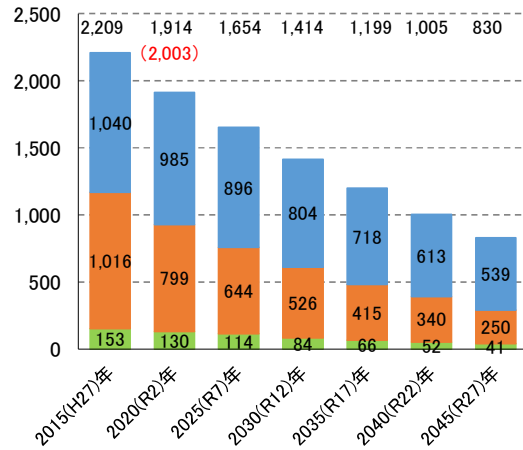
資料) 国勢調査

図 年齢3区分別人口構成の推移

【あきる野市】



【檜原村】



注) 2020年の(赤字)は実績値

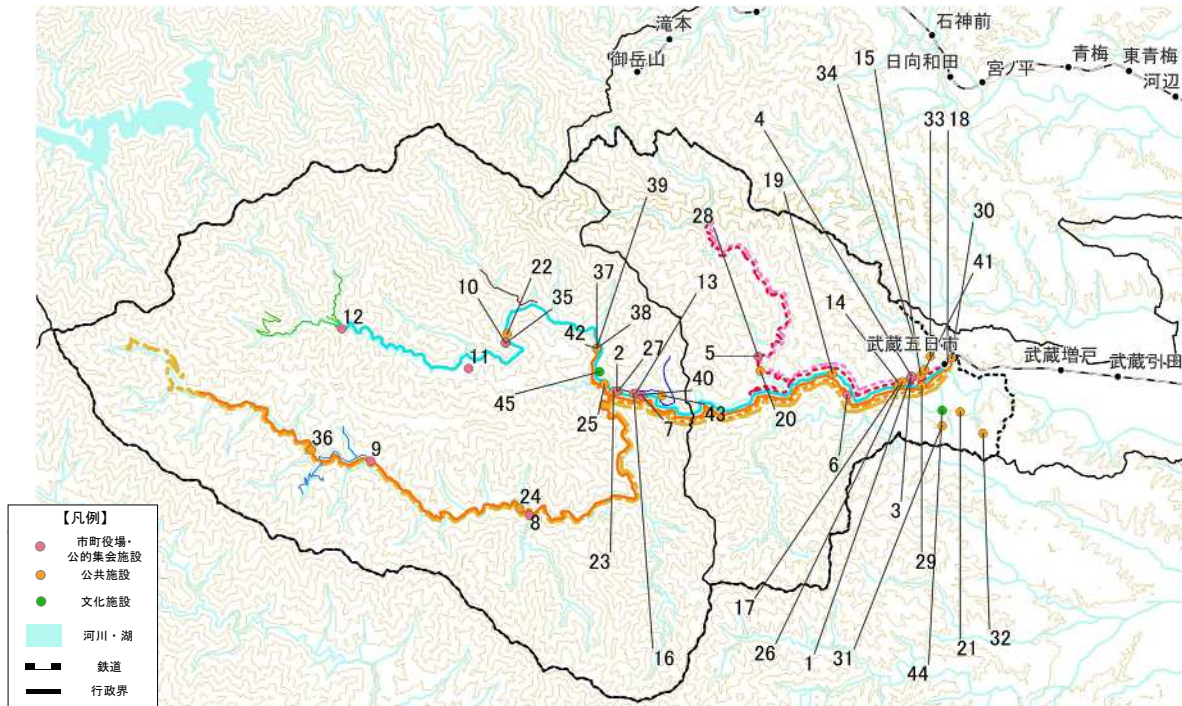
資料) 『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』(国立社会保障・人口問題研究所)

図 人口推計

(3) 主要施設

1) 公共・公益施設

概ね、幹線道路（バス路線）沿いに公共公益施設が点在し、住民の日常的な利用が見込まれる施設は武蔵五日市駅周辺や檜原村役場周辺に多くみられる。



市町役場・公的集会施設 (NO.1~NO.13)

NO.	施設名
1	五日市出張所
2	檜原村役場
3	五日市地域交流センター
4	五日市会館
5	小宮会館
6	戸倉会館
7	檜原村地域交流センター集会室
8	南郷コミュニティセンター
9	人里コミュニティセンター
10	小沢コミュニティセンター
11	樋里コミュニティセンター
12	藤倉ドーム、生活改善センター
13	福祉センター

公共施設 (NO.14~NO.43)

NO.	施設名
14	あきる野市五日市郷土館
15	あきる野市五日市図書館
16	檜原村立図書館
17	五日市警察署
18	五日市警察署五日市駅前交番
19	五日市警察署戸倉駐在所
20	五日市警察署小宮駐在所
21	五日市警察署留原駐在所
22	五日市警察署小沢駐在所
23	五日市警察署上元郷駐在所
24	五日市警察署南郷駐在所
25	秋川消防署檜原出張所
26	都立五日市高等学校
27	檜原郵便局
28	乙津郵便局
29	五日市仲町郵便局
30	武蔵五日市駅前郵便局
31	社会福祉法人たま紫水会 紫水園
32	社会福祉法人たま紫水会 第二紫水園
33	社会福祉法人清明会 五日市ホーム
34	社会福祉法人緑愛会 あたご苑
35	社会福祉法人仁愛会 檜原サナホーム
36	社会福祉法人緑水会 檜原苑
37	檜原村ふれあいセンター
38	檜原村在宅介護支援センター
39	檜原村地域在宅介護支援センター
40	檜原村福祉センター
41	五日市児童館
42	檜原村児童館
43	就労センターひのきのその

文化施設 (NO.44~NO.45)

NO.	施設名
44	小和田グラウンド
45	総合運動場

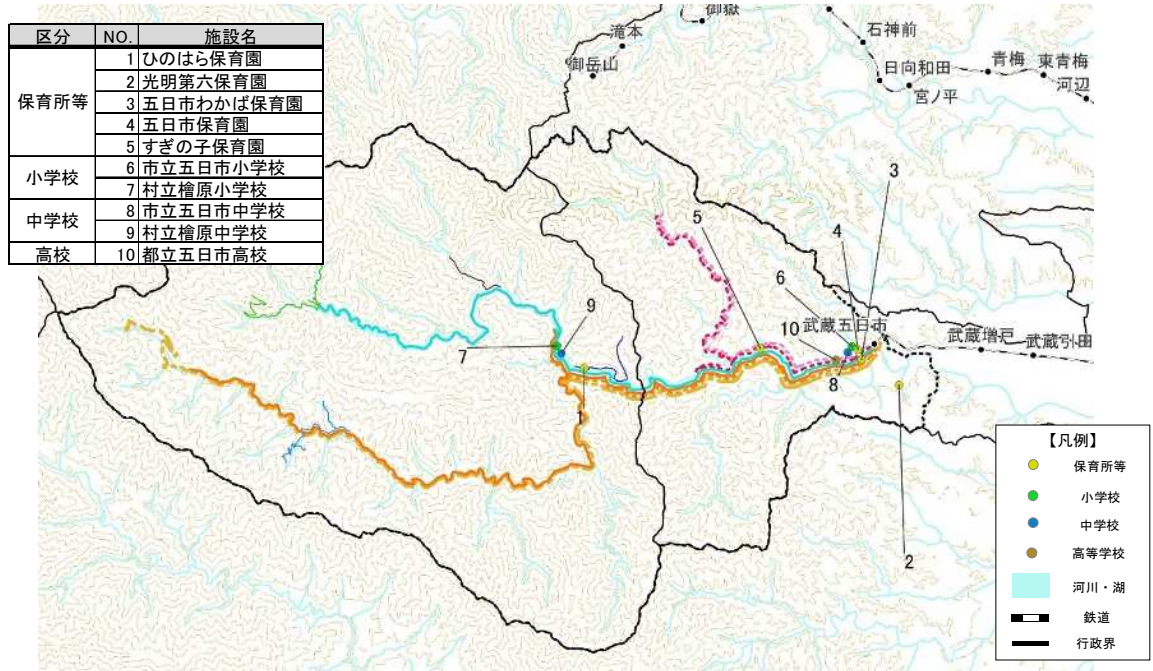
対象施設：「国・都県機関」「市町役場・公的集会施設」「公共施設」「文化施設」

資料) 国土数値情報

図 公共公益施設の立地状況

2) 教育・保育施設

対象地域内の小・中学校及び保育園は、少子化による統廃合を経て、現在では主に武蔵五日市駅周辺や檜原村役場周辺などに集約されている。

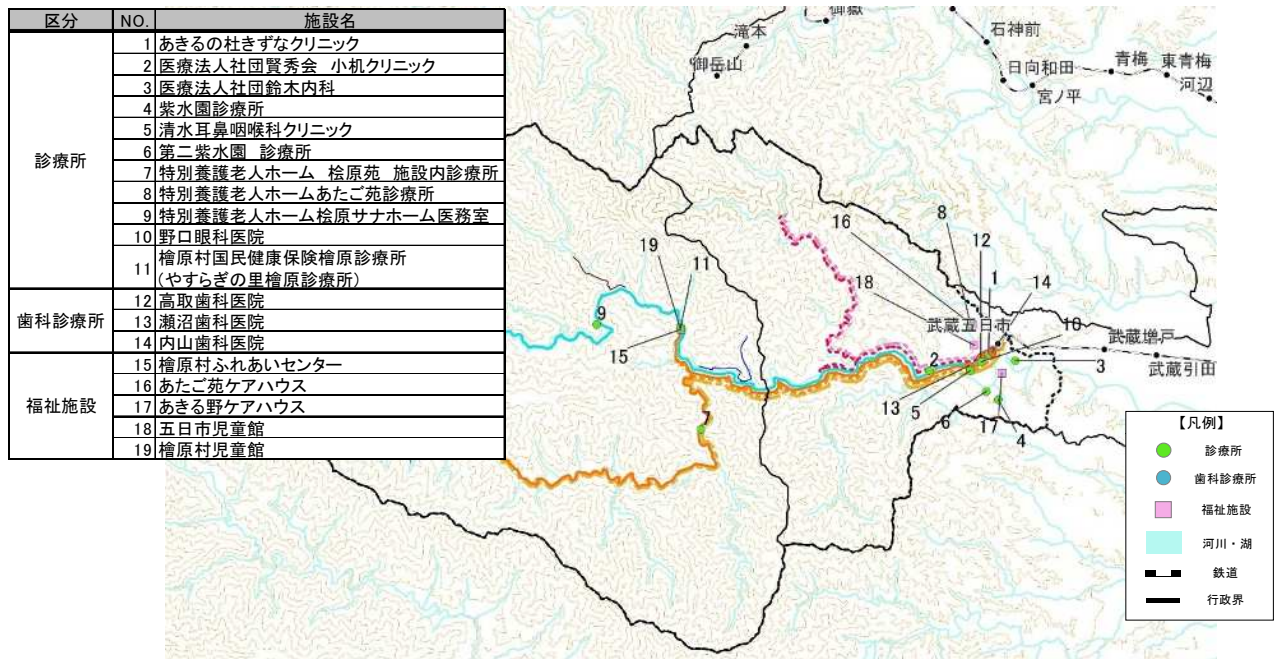


資料) 国土数値情報

図 教育・保育施設の立地状況

3) 医療施設・福祉施設

地域の主要な医療施設（やすらぎの里檜原診療所）は、村の中心部から少し離れて立地しているが、路線バスアクセスが確保されている。



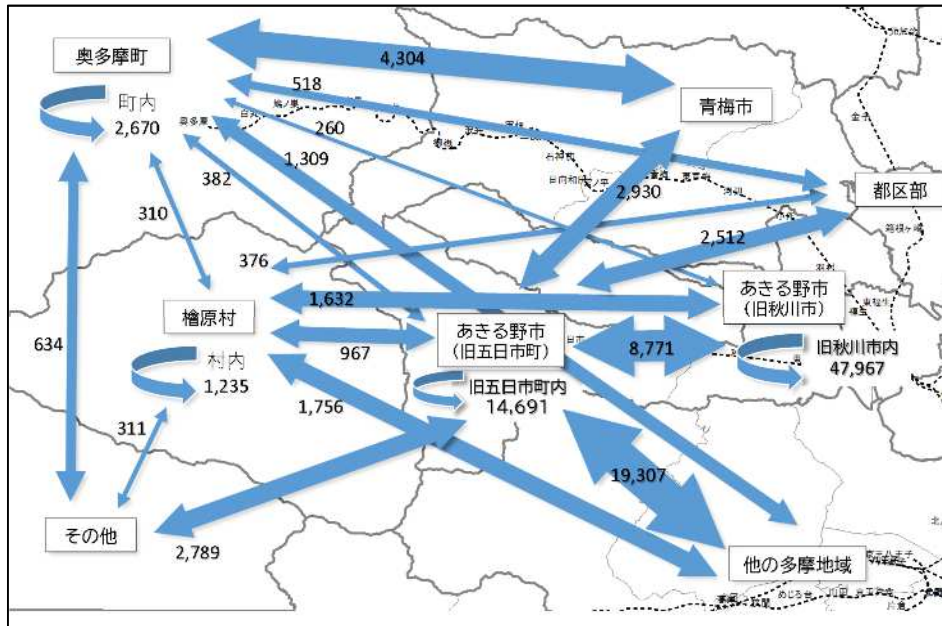
資料) 国土数値情報

図 医療施設・福祉施設の立地状況

(4) 交通流動

対象地域における日常の移動では、市村内のほか市村外への移動が多い。

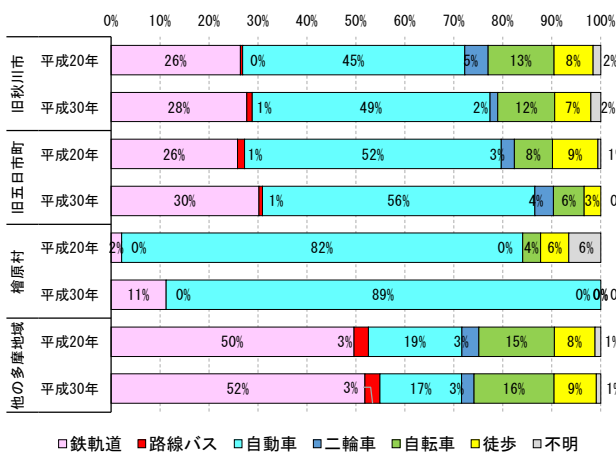
対象地域では、自動車が主要な移動手段となっており、公共交通の分担率は低い。運転免許返納者のタクシー利用もみられる。



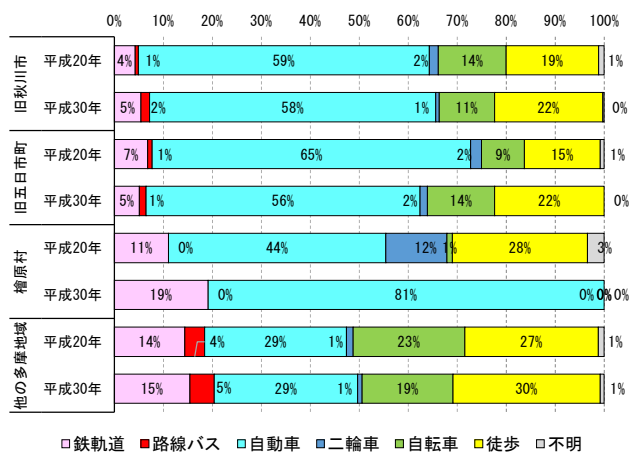
資料) 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 対象区域を取り巻く交通流動

【通勤目的】



【私事目的】

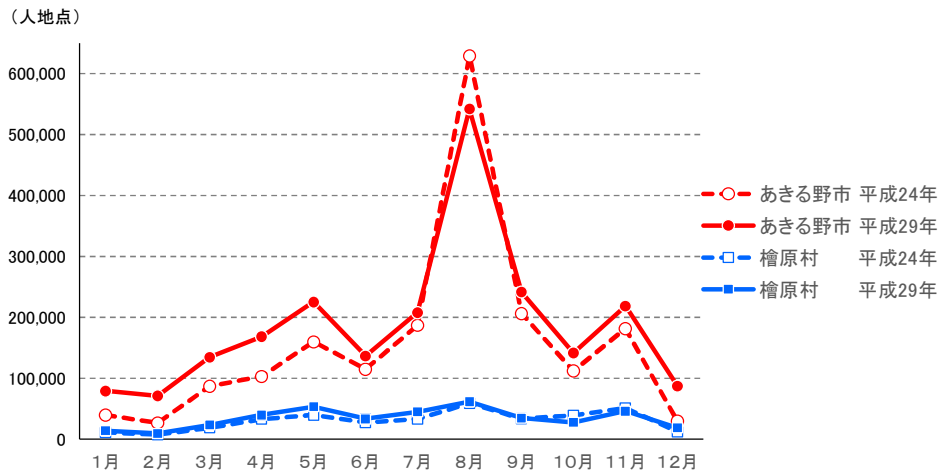


資料) 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 移動目的別・交通手段構成

(5) 観光

観光入込客は、8月がピークで、5,11月も比較的多いが、冬季では少なく季節変動が大きい。
対象地域では、豊かな自然に囲まれた地域特性を活かし、様々な観光スポット・施設がみられる。



資料)「西多摩地域観光入込客調査報告書」(H25.3)、「平成29年度西多摩地域入込観光客数調査報告書」
(H30.3) (西多摩地域広域行政圏協議会)

図 観光入込客数

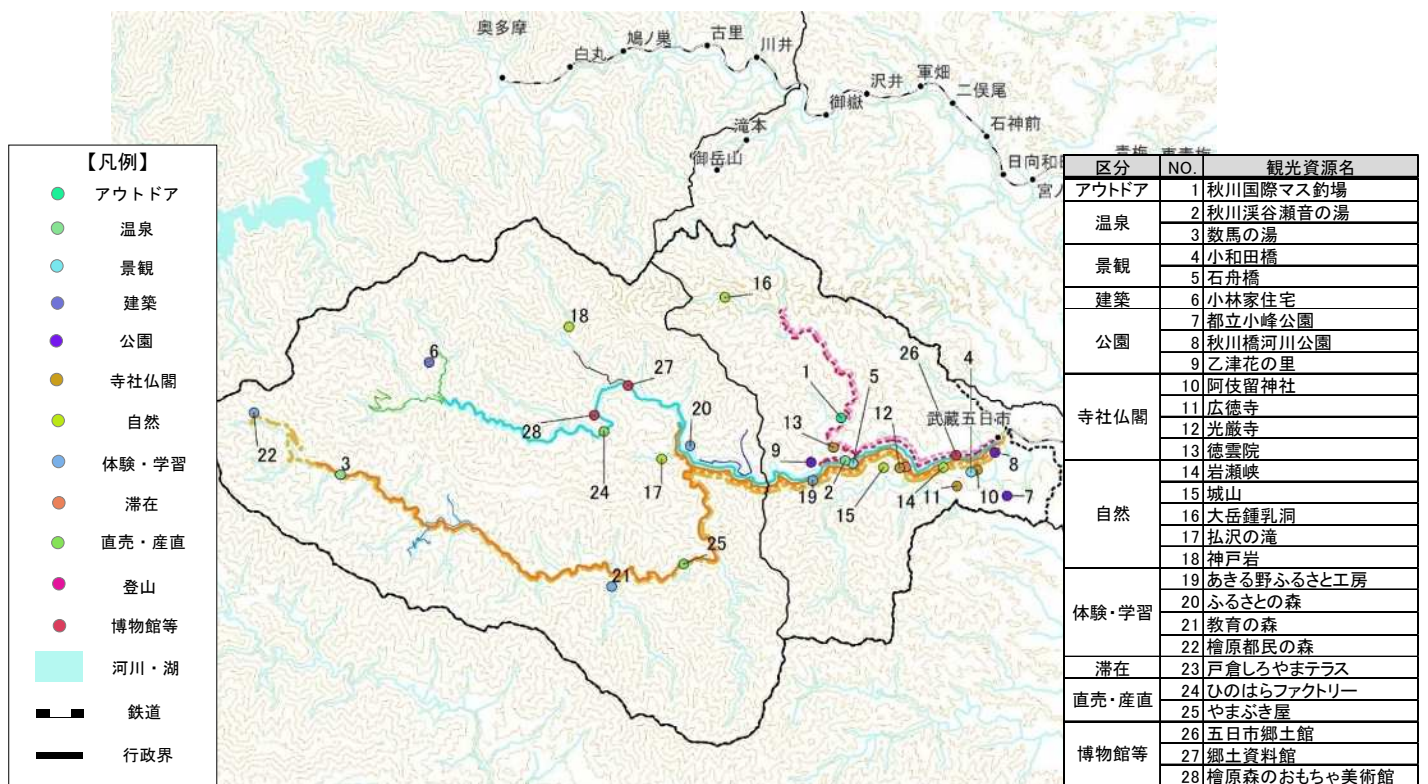


図 主な観光スポット・施設

資料)「秋川渓谷総合マップ」「檜原村ガイドマップ」に記載された主要な観光スポット・施設を類型化して表示

2-2. 地域旅客運送サービスの現状

計画を策定する上で前提となる対象区域における公共交通の現状について既往資料を基に把握した。

(1) 公共交通網及び各種輸送サービスの取組み

○鉄道

対象地域には、JR五日市線が乗り入れている。

○バス

対象地域のバス路線は、武蔵五日市駅を起点に設定されており、このうち「五10・五18系統」の2系統は市村を跨ぐ地域間幹線として基幹的な公共交通軸を形成し、住民の通勤・通学・通院等や観光の移動手段として重要な社会基盤となっている。

バス路線は、概ね、鉄道との乗継ぎを考慮した運行ダイヤの設定がなされている。

表 鉄道とバスとの乗り継ぎ時間

単位：分

	武蔵五日市駅			
	五日市線→バス		バス→五日市線	
	平日	休日	平日	休日
平均	6.2	9.3	13.0	12.0
最長	25	26	32	29
最短	3	3	3	3

資料) 各社時刻表を基に作成

○デマンド交通

檜原村ではデマンドバスやまびこが運行され、路線バスに接続し交通空白地域の移動ニーズに対応している。



注) やまびこ(藤倉線)は、今後、見直しを予定している。 資料) 檜原村HP「デマンドバスやまびこ」

図 デマンド交通やまびこ号の運行エリア

○その他の移動サービス

あきる野市では、交通空白地域の一部（盆堀地区）において、市と地域住民の協働による地域交通を運行し、交通手段の確保を行っている。

また、各市村におけるその他の移動サービスとして、高齢者等の福祉輸送や観光輸送が実施されている。

○貨客混載

檜原村では、路線バスと物流事業者が連携した「貨客混載」の取組みが始まっている。

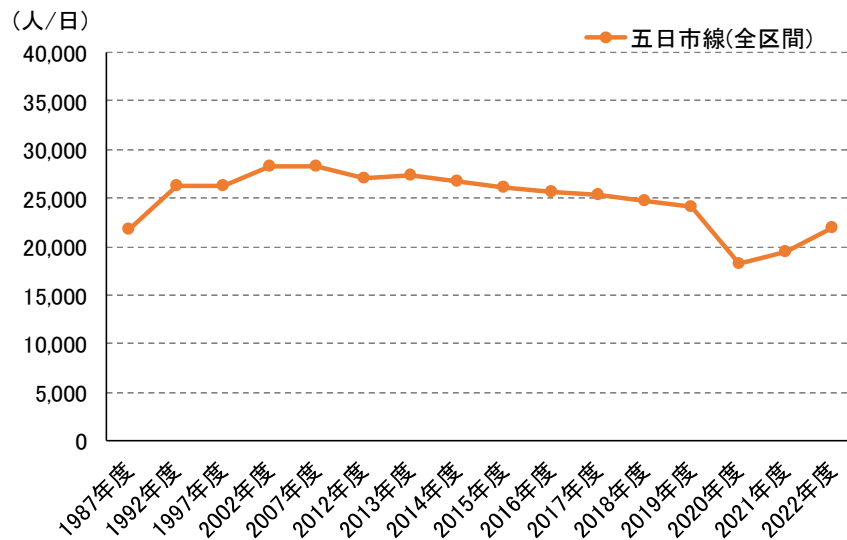


図 現在のあきる野・檜原地域の公共交通網

(2) 公共交通の需要・利用特性

1) 鉄道利用状況

鉄道の利用者数は、沿線人口の減少を背景に、徐々に減少しつつある。



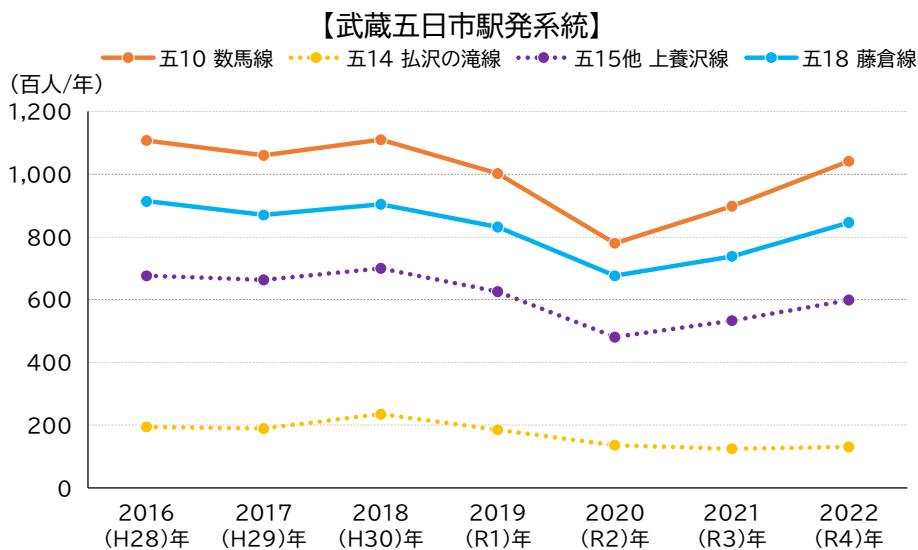
資料) JR東日本HP「路線別ご利用状況」

図 JR五日市線の利用者数(平均通過人員)の推移

2) バス利用状況

① 路線バス利用者数の推移

路線バス利用者数は2018年まで横ばいだったが、2019年に減少、2020年にはコロナ禍の影響でさらに減少した。なお、五10数馬線、五18藤倉線ではコロナ前の水準に戻りつつある。

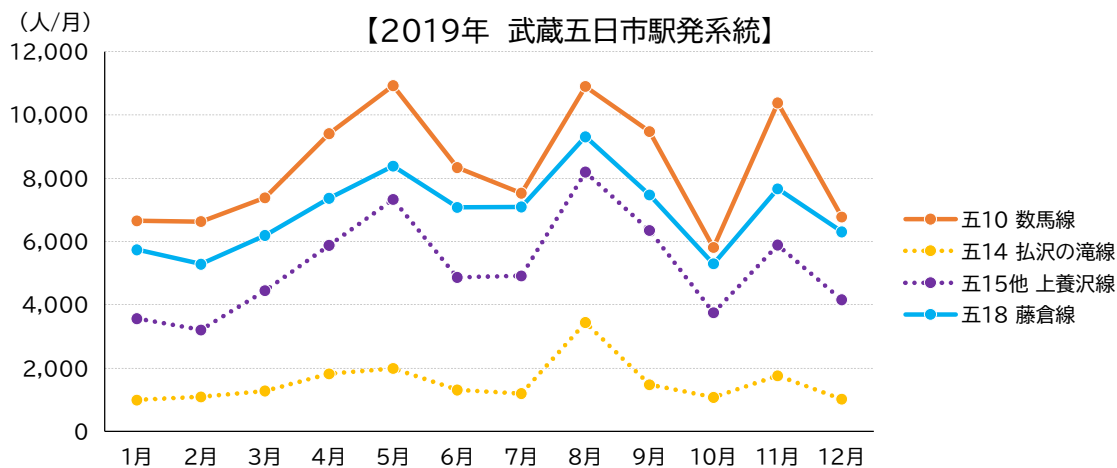


資料) 西東京バス資料

図 路線バス利用者数の推移

②月別・路線バス利用者数

武蔵五日市駅関連系統の利用者数を月別で見ると、5月、8月、11月の利用が多く、冬季の利用が少ない。

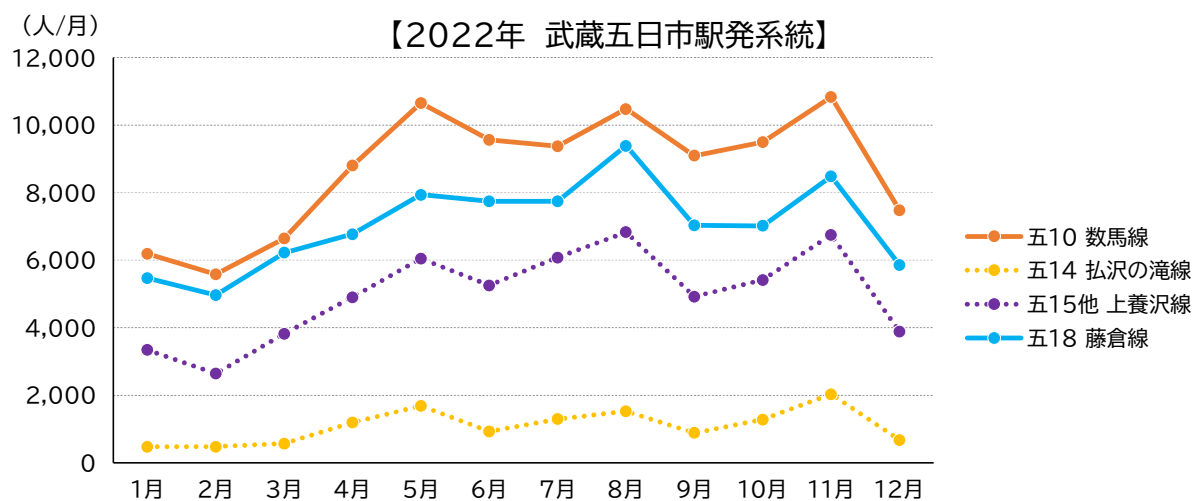


注) 五10は五里10と五滝10を含み、五18は五里18を含む。

注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【2019年】



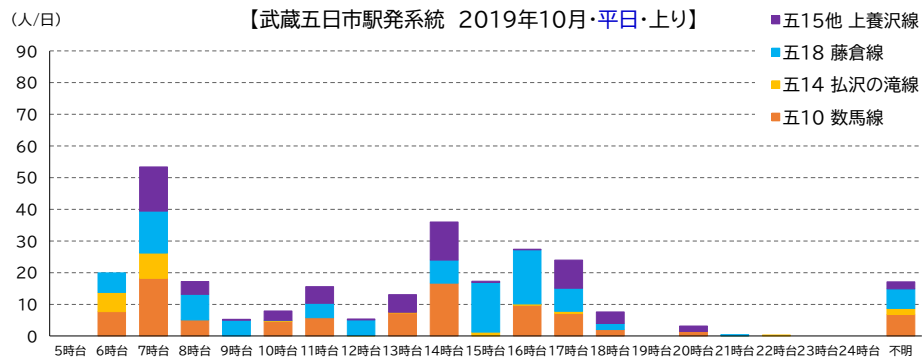
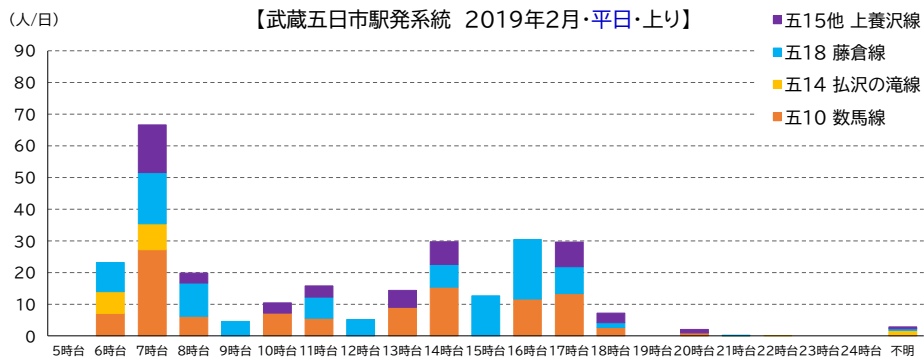
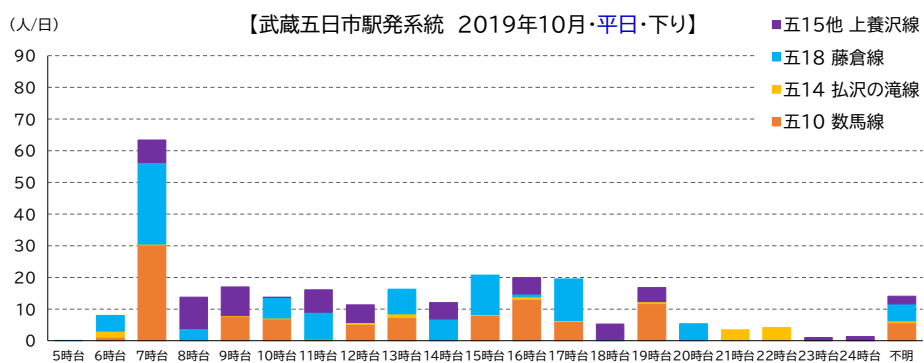
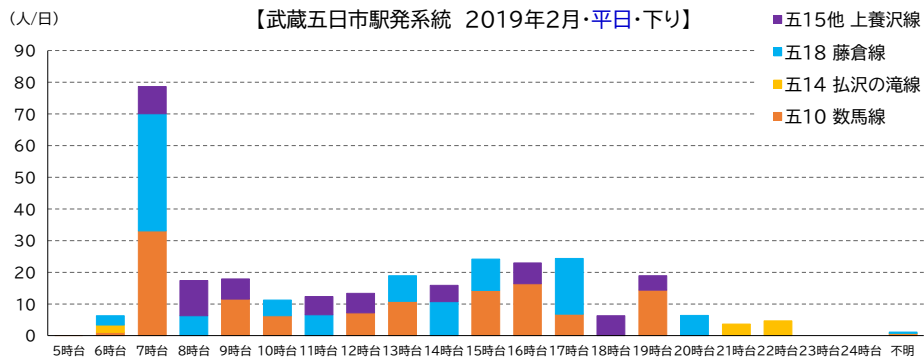
注) 五10は五里10と五滝10を含み、五18は五里18を含む。

資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【2022年】

③時間帯別・路線バス利用者数【平日】

平日の下りは武蔵五日市駅発7時台、上りは各始発バス停発7時台の利用が多い。



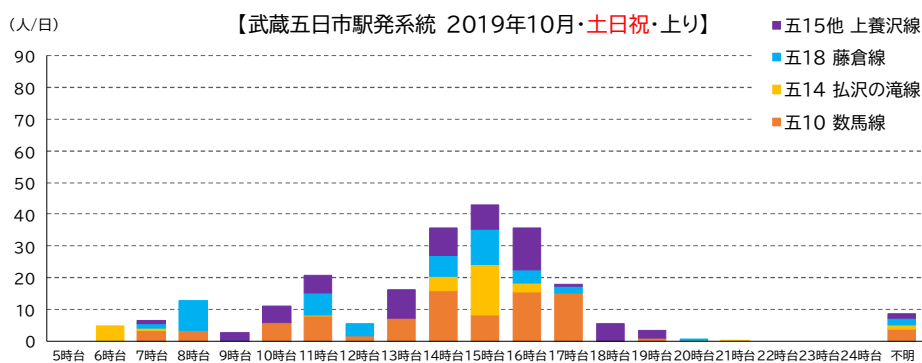
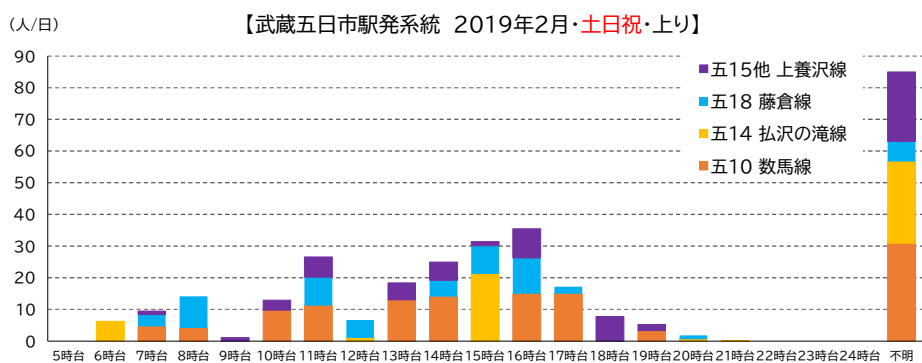
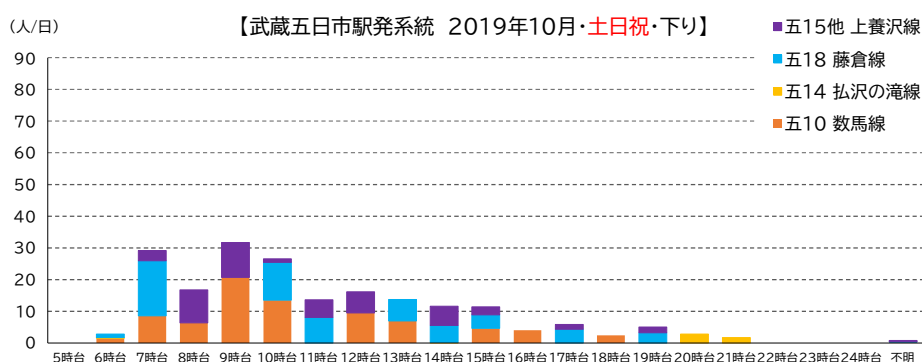
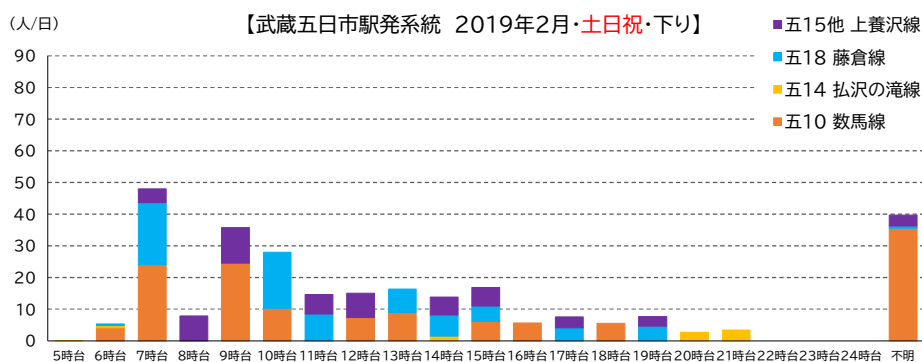
注) 各時間帯の利用者数は、下りは武蔵五日市駅発、上りは各系統の始発バス停発の実際の出発時刻を基に集計
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【平日】

④時間帯別・路線バス利用者数【休日】

土日祝日の下りは武蔵五日市駅発7～10時台、上りは各始発バス停発14～16時台の利用が多い。



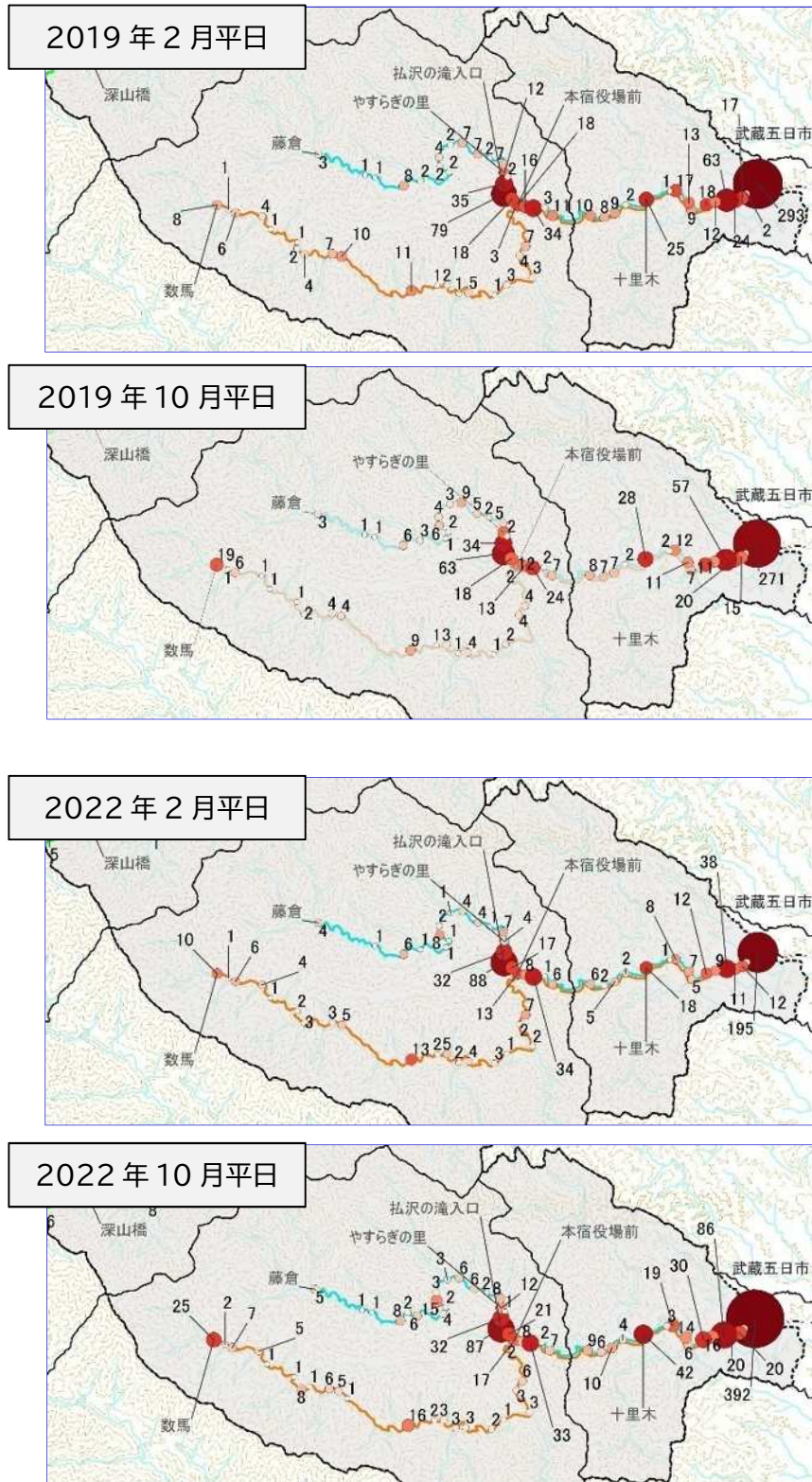
注) 各時間帯の利用者数は、下りは武蔵五日市駅発、上りは各系統の始発バス停発の実際の出発時刻を基に集計
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【休日】

⑤バス停別乗降者数【平日】

起終点である武蔵五日市駅の利用が多く、そのほか、五日市近傍の市街地部、払沢の滝入口(檜原小・中学校の最寄り)などの利用が多い。



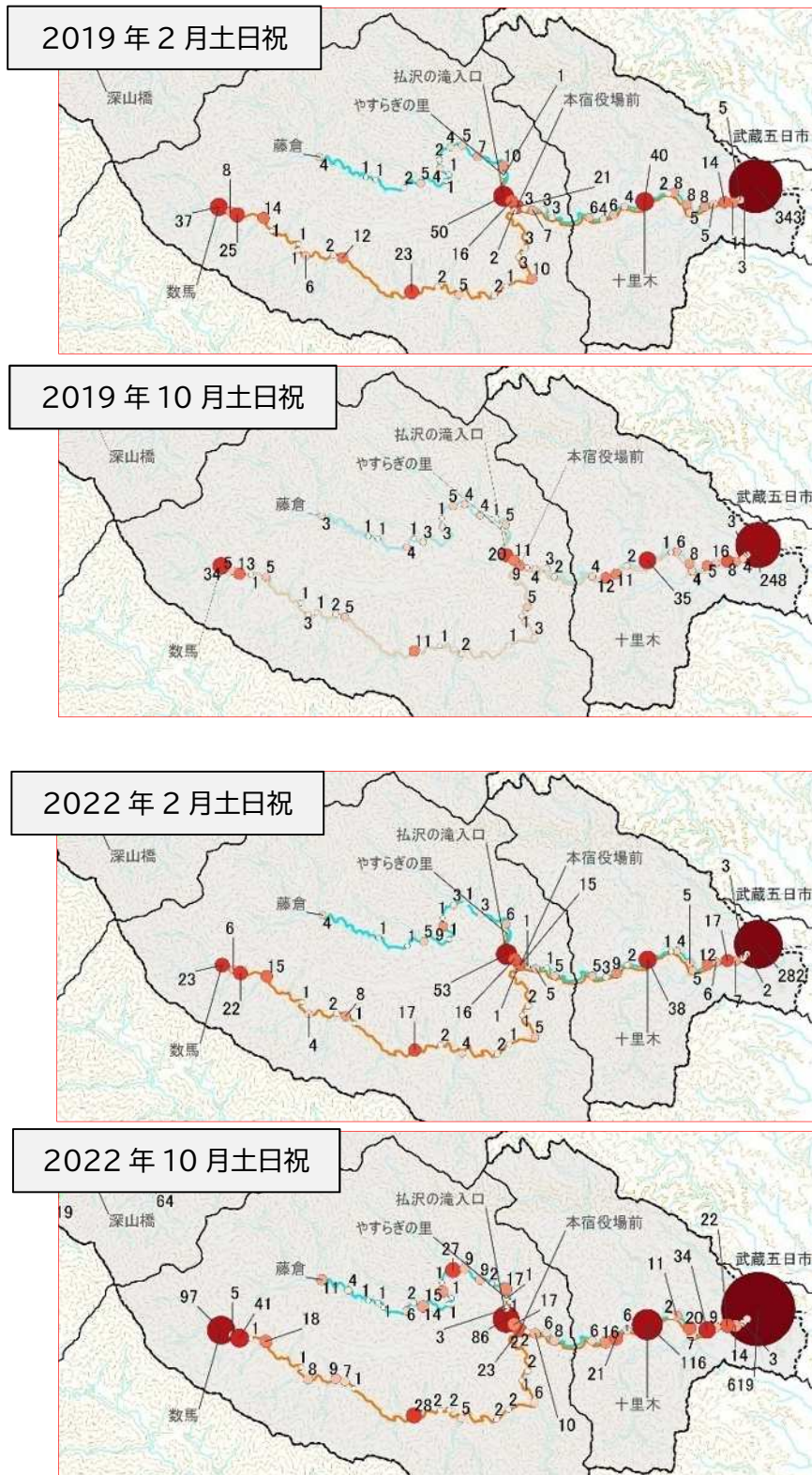
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 バス停別乗降者数【平日】

⑥バス停別乗降者数【休日】

起終点である武蔵五日市駅の利用が多く、主要な観光スポットの最寄りとなる払沢の滝入口や数馬などの利用が多い。



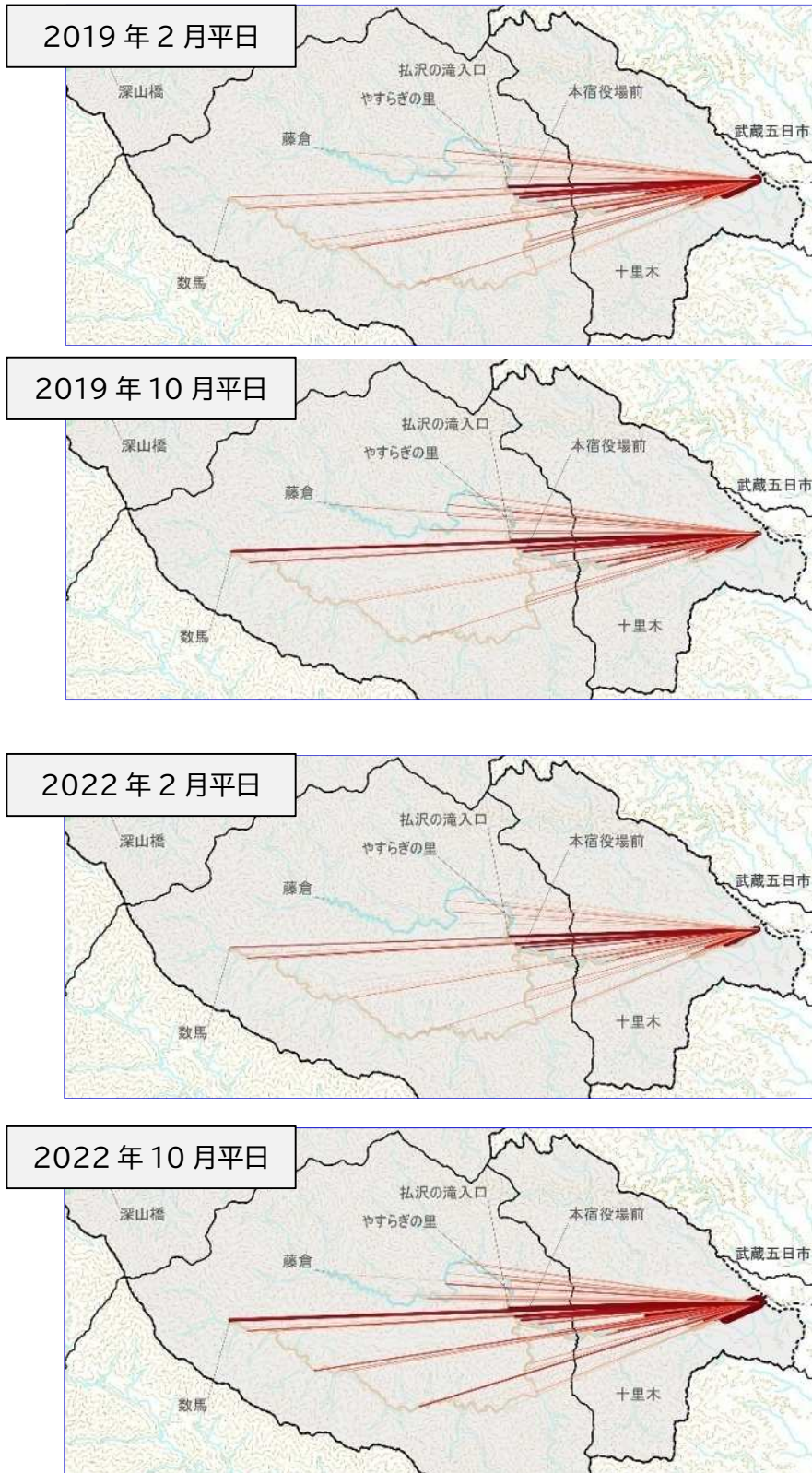
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 バス停別乗降者数【休日】

⑦バス停間利用者数（武蔵五日市駅発着のOD）【平日】

武蔵五日市駅発着の相手先は、五日市高校、檜原村中心部などが多い。



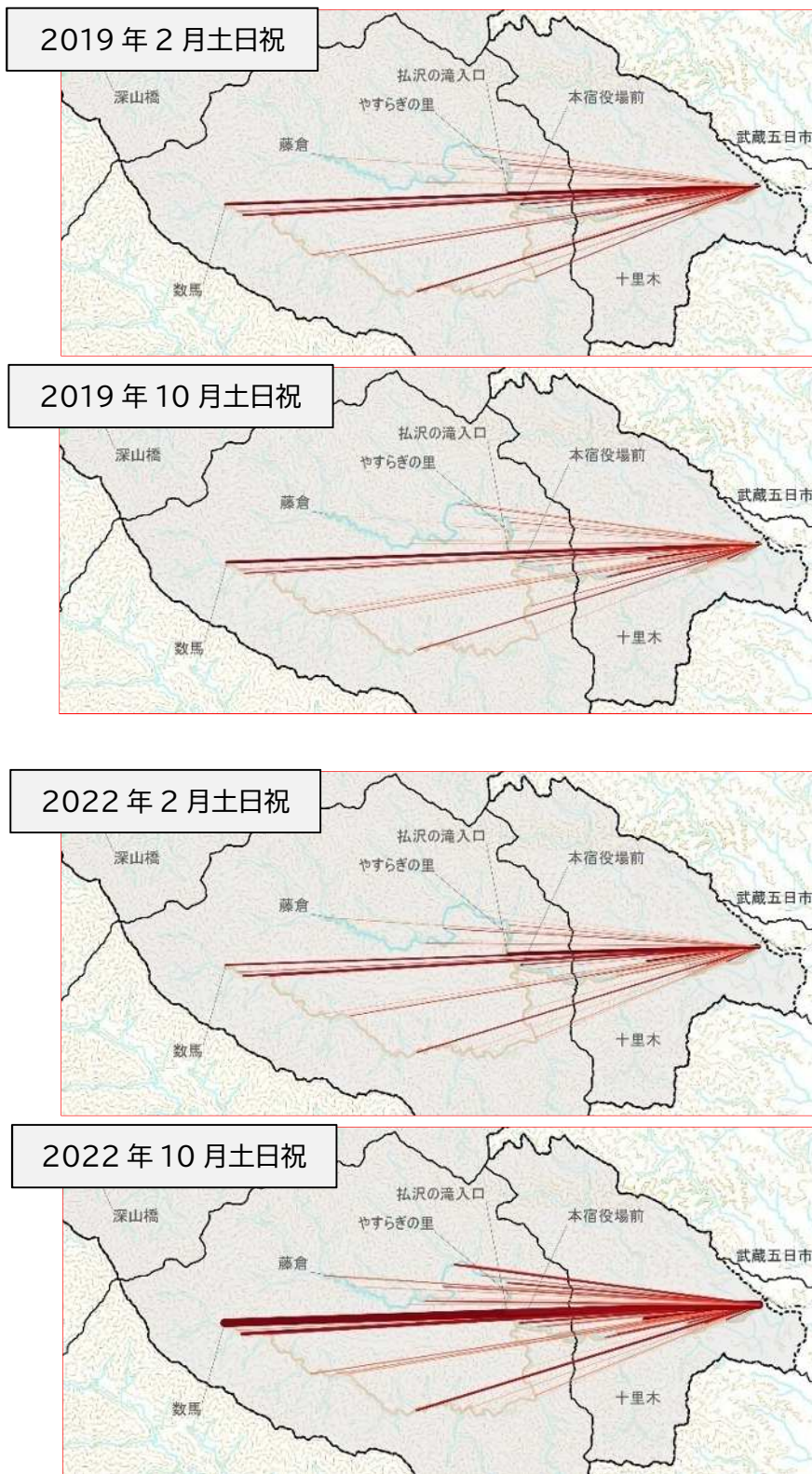
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 武蔵五日市駅発着のOD【平日】

⑧バス停間利用者数（武蔵五日市駅発着のOD）【休日】

武蔵五日市駅発着の相手先は、檜原村中心部、数馬などが多い。



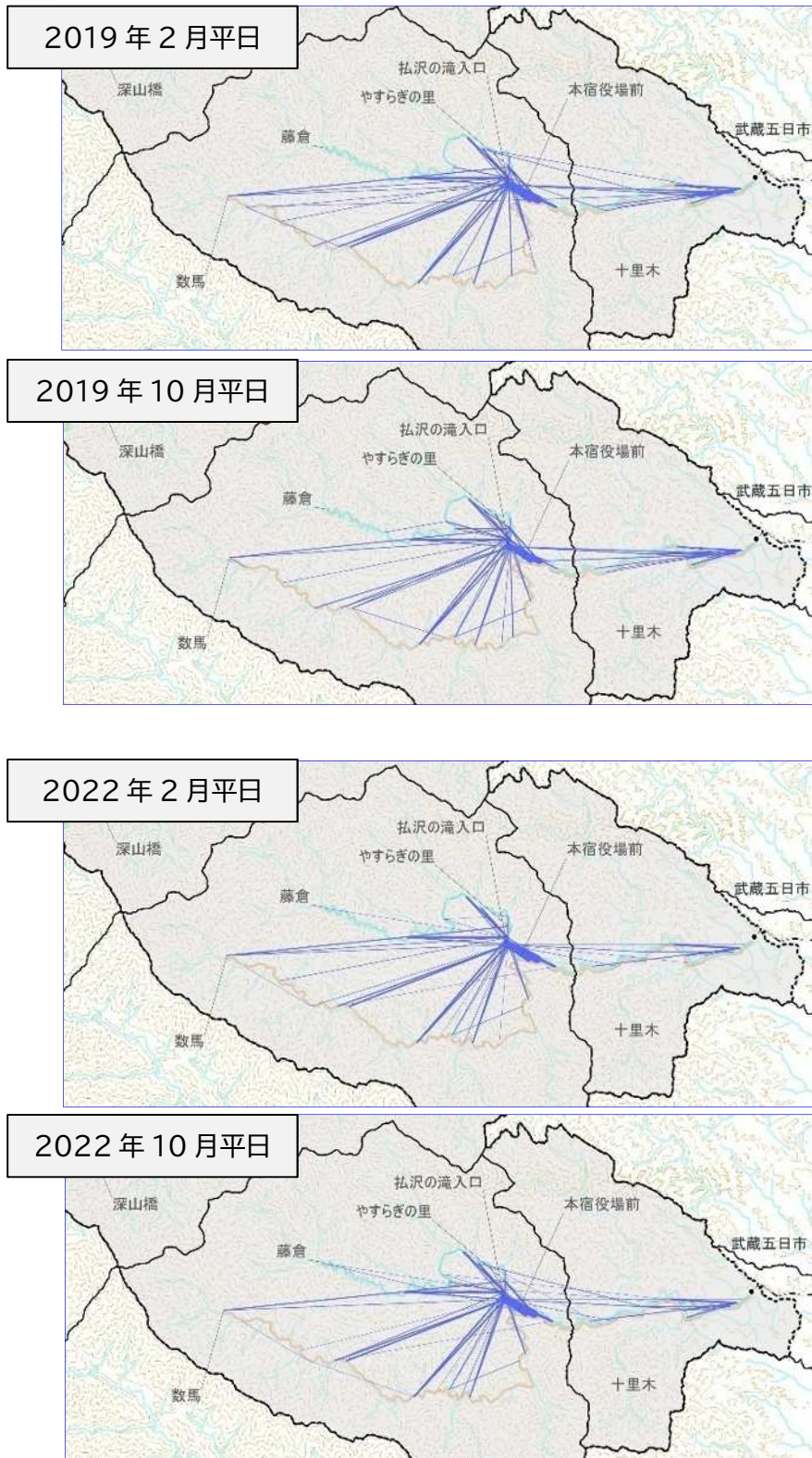
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 武蔵五日市駅発着のOD【休日】

⑨バス停間利用者数（駅発着以外のOD）【平日】

檜原村中心部を発着する村内のバス停間相互（元郷・山王前～弘沢の滝入口 間など）、また、五日市駅近傍の市街地部を発着する利用が多い。



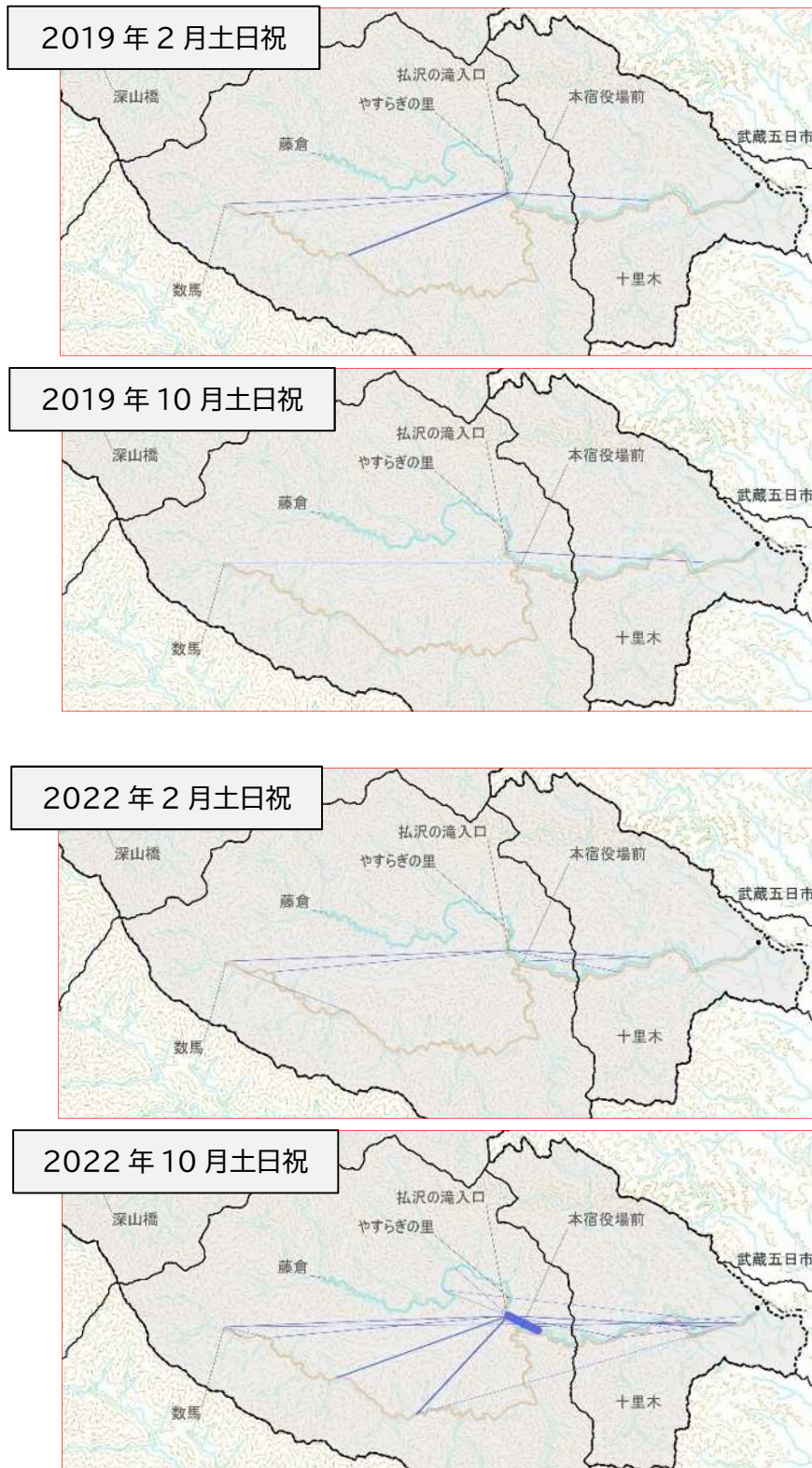
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 駅発着以外のOD【平日】

⑩バス停間利用者数（駅発着以外のOD）【休日】

檜原村中心部を発着する村内のバス停間相互の利用が多い。



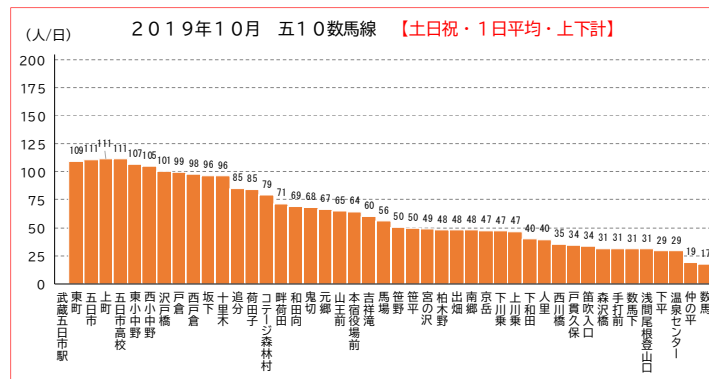
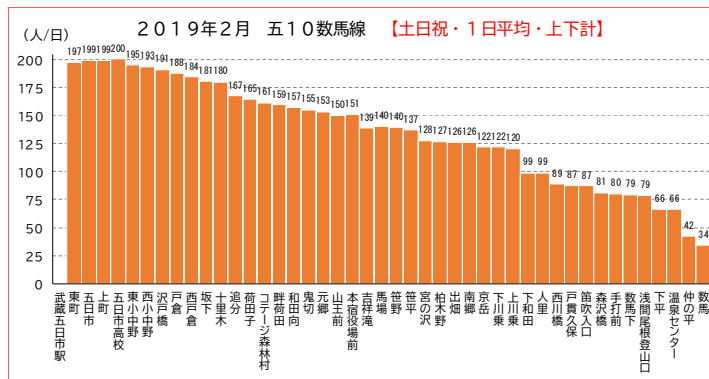
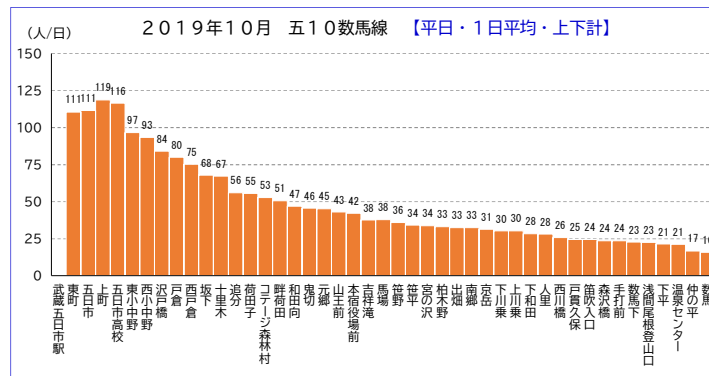
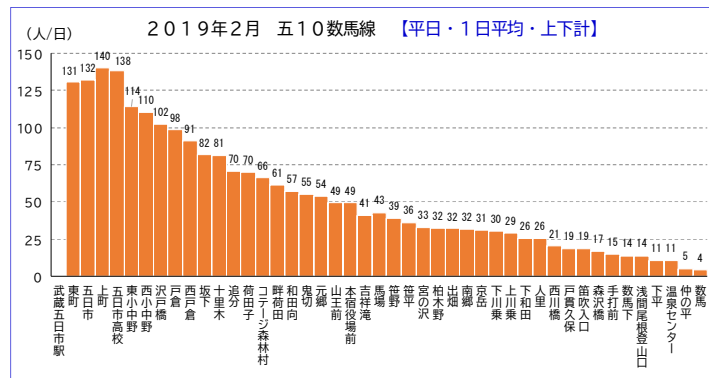
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 駅発着以外のOD【休日】

①バス停間断面通過人員 【五 10 数馬線・2019 年】

平日では五日市高校付近の通過人員の多さが顕著である。檜原村方面にかけては徐々に減少し、十里木、本宿役場前などでやや大きく減少する。土日祝では上川乗(生藤山登山口)での減少がやや大きい。



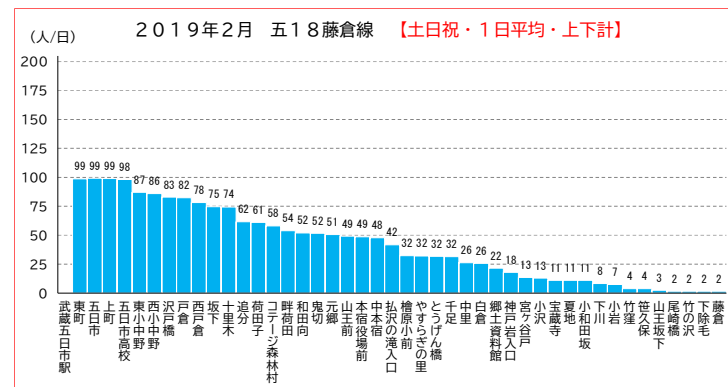
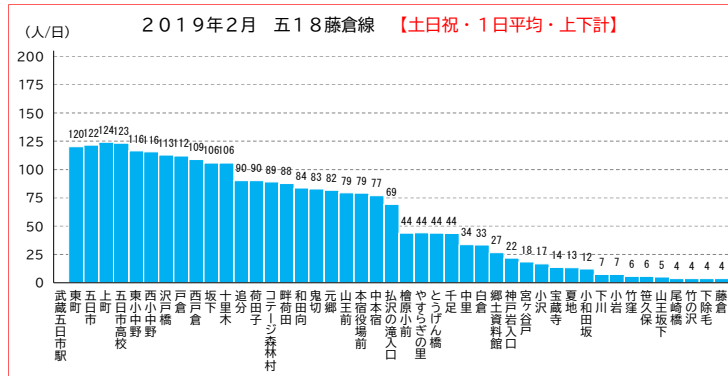
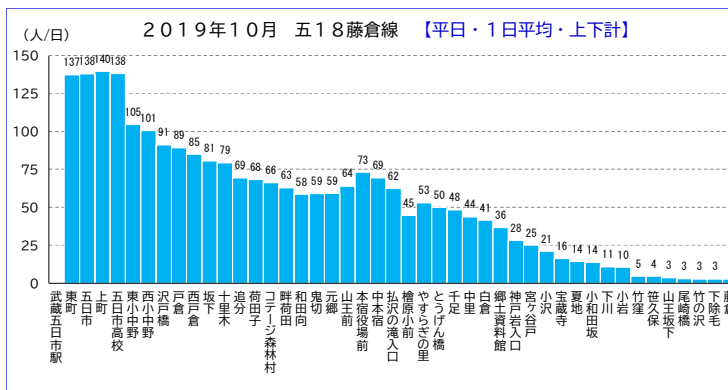
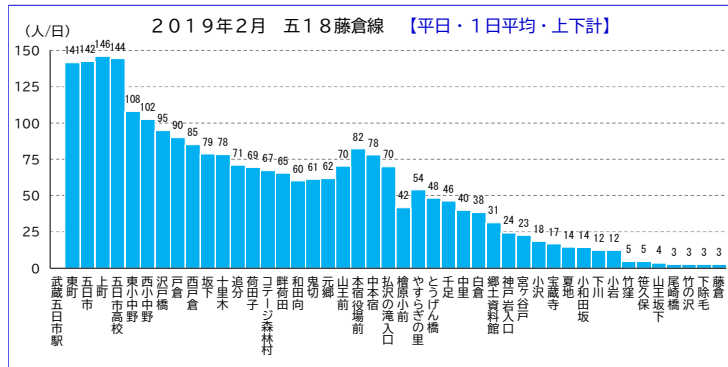
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【五 10 数馬線】

⑬バス停間断面通過人員 【五 18 藤倉線・2019 年】

武蔵五日市駅付近の通過人員が最も多い。檜原村方面にかけては徐々に減少するが、平日では、本宿役場前付近で増加する。払沢の滝入口で大きく減少し、それ以西で徐々に減少する。



注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

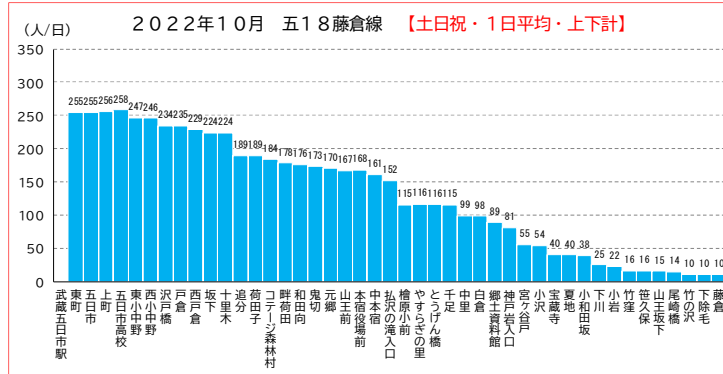
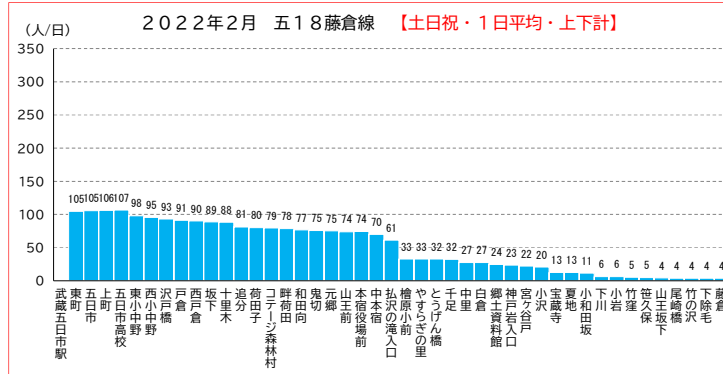
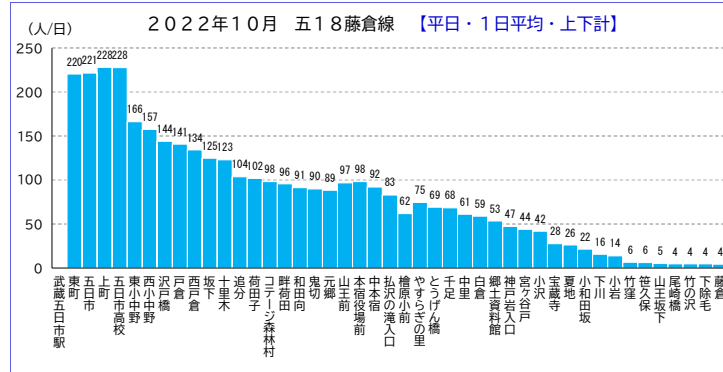
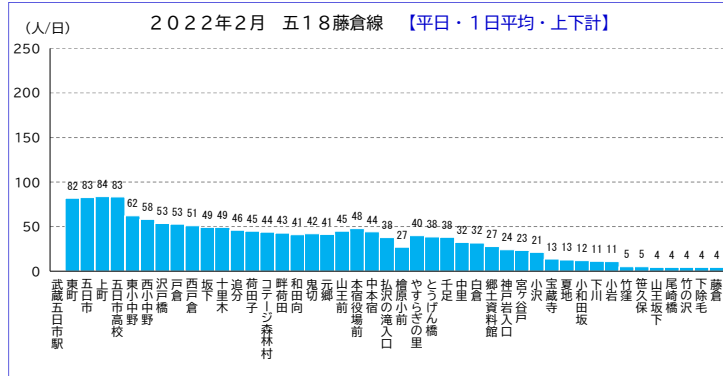
資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【五 10 数馬線】

⑭バス停間断面通過人員 【五 18 藤倉線・2022 年】

武蔵五日市駅付近の通過人員が最も多い。檜原村方面にかけては徐々に減少するが、平日では本宿役場前付近で増加する。払沢の滝入口で大きく減少しそれ以西で徐々に減少する。

2月 は 2019 年に比べ利用者が少なく、コロナ禍の影響が伺える。一方、10月 では 2019 年よりも利用者が多くなっている。



資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【五 10 数馬線】

(3) 対象区域における地域公共交通の位置づけと役割分担

対象区域における地域公共交通について、以下に示す通り、各系統の位置づけと役割、確保・維持策を整理した。



※五・五里12小岩線は令和6年10月から運行予定

※やまびこ(藤倉線)は今後運行見直し予定

図 あきる野・榎原地域における地域公共交通の位置づけと役割分担

表 あきる野・檜原地域における地域公共交通の位置づけと役割分担

位置づけ	系統		役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道	J R 五日市線	あきる野市の交流拠点で、地域内幹線等が集中し交通結節点である武蔵五日市駅から立川や都心等への広域輸送を担う。	交通事業者や関係者と連携した取組みにより、現状以上の需要を確保
地域内幹線	乗合バス	五 1 0 数馬線 (五里・五滝 10 含む)	武蔵五日市駅を発着地とし、あきる野市西部並びに檜原村内の主要な地域を連絡する。	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	乗合バス	五 1 8 藤倉線 (五里 18 含む)		
	乗合バス	五 1 2 小岩線※1 (五里 12 含む)		
	乗合バス	五 14 払沢の滝線		
支線	乗合バス	五 15/檜 52 上養沢線	武蔵五日市駅を発着地とし、あきる野市西部並びに檜原村内の地域を連絡する。	交通事業者や関係者と連携した取組み(住民の啓発や観光でのPR等)により、現状以上の観光需要を確保
	乗合バス (デマンドバス)	やまびこ※2 (笛吹・上平線、神戸線、泉沢・日向線、藤倉線)	檜原村内で路線バスルートから離れた地域で、最寄りバス停から各地域へ連絡する。	事業主体と連携し、観光需要の取り込みによる現状以上の需要を確保

注) 複数市町村にまたがる系統を「幹線(地域内幹線)」、1市町村内の系統を「支線」とした。

※1 五 12 小岩線は令和6年10月運行予定

※2 やまびこ(藤倉線)は今後運行見直し予定

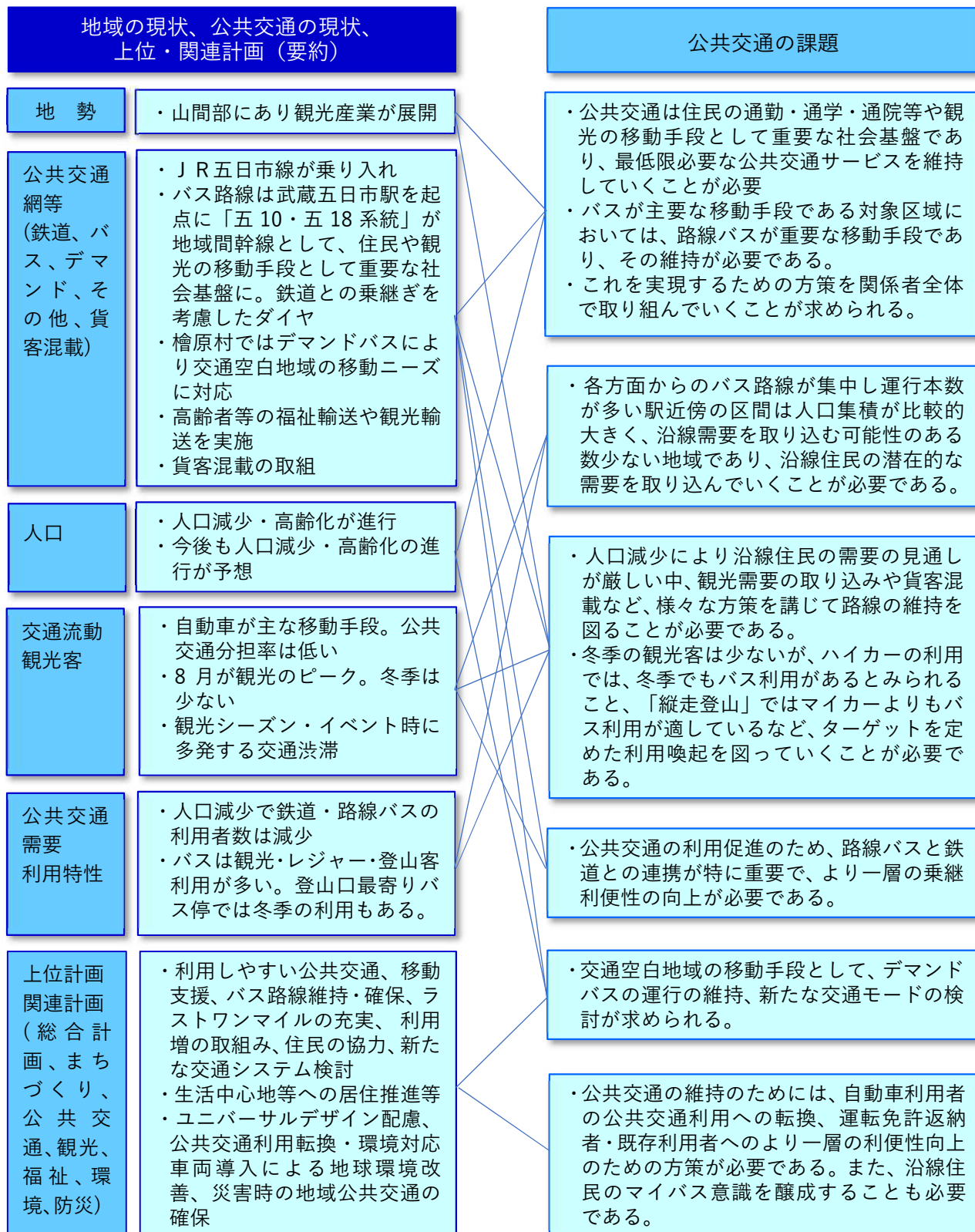
位置づけ	系統		役割
その他	乗合バス	急行	武蔵五日市駅を発着地とし、都民の森へ連絡
	福祉有償運送サービス (あきる野市)		高齢や障がいなどで移動が困難で、公共交通機関等を利用できない人を対象に、市民の協力を得て病院への送迎を行う。
	高齢者等外出支援サービス (檜原村)		路線バスやデマンドバスの運行がない地域を対象に、受診や買い物等移動支援サービスを提供
	地域交通 (あきる野市)		交通空白地域の一部(盆堀地区)において、市と地域住民の協同により運行している。

表 あきる野・檜原地域における地域公共交通の位置づけと役割分担（補助対象地域内幹線）

系統	対象地域における補助事業の必要性
<p>五 1 0 数馬線 （オレンジ系統）</p>	<p>あきる野市内・檜原村内の都道 33 号線及び都道 206 号線沿いの拠点や主要な観光スポット、登山口を經由し、数馬まで連絡する。通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、檜原村営デマンドバスへの連絡、観光目的の主要な移動も担う。</p> <p>起終点の武蔵五日市駅では、JR 五日市線等他モードと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
<p>五 1 8 藤倉線 （青系統） 五里 1 8 含む</p>	<p>あきる野市内・檜原村内の都道 33 号線及び都道 205 号線沿いの拠点や主要な観光スポット、登山口を經由し、藤倉まで連絡する。通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、檜原村営デマンドバスへの連絡、観光目的の主要な移動も担う。</p> <p>起終点の武蔵五日市駅では、JR 五日市線等他モードと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
<p>五 1 2 小岩線 （緑系統） 五里 1 2 含む 注)令和 6 年 10 月 から運行予定</p>	<p>あきる野市内・檜原村内の都道 33 号線及び都道 205 号線沿いの拠点や主要な観光スポット、登山口及び近年開業した「ひのはらファクトリー」を經由しながら、集落規模が比較的大きい小岩まで連絡する。通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、檜原村営デマンドバスへの連絡、観光目的の主要な移動も担う。</p> <p>起終点の武蔵五日市駅では、JR 五日市線等他モードと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

2-3. 地域旅客運送サービスの課題

2-2. で整理した地域旅客運送サービスの現状に基づき、対象区域における課題を整理した。



3. 基本方針の設定

地域公共交通の課題を解決するための地域公共交通のあり方に関する基本方針を設定する。

あきる野・檜原地域における地域公共交通の課題

- ・公共交通は住民の通勤・通学・通院等や観光の移動手段として重要な社会基盤であり、最低限必要な公共交通サービスを維持していくことが必要
- ・バスが主要な移動手段であるあきる野市西部及び檜原村において、路線バスは重要な移動手段の一つであり、その維持が必要
- ・路線バスのより一層の利便性向上のための方策が必要
- ・バス路線の運行本数が多い駅近傍の区間は人口集積が比較的大きく、沿線住民の潜在的な需要を取り込んでいくことが必要
- ・ターゲットを定めた観光利用喚起
- ・人口減少が今後とも見込まれる中、豊富な観光資源を活かした観光需要の取込や様々な利用促進、貨客混載など取組を通じた路線の維持が必要
- ・交通空白地域の移動手段として、デマンドバスの運行の維持、新たな交通モードの検討が必要
- ・沿線住民のマイバス意識を醸成

基本方針

路線バス及び地域のニーズを軸とした
地域公共交通サービスの維持・確保



※「路線バス」：地域間幹線系統を含むバス路線全てを指す。

※「地域のニーズ」：交通空白地域における移動ニーズに対応した交通手段（デマンドバス等フィーダー交通）を指す。

4. 計画目標の設定

基本方針に基づき、計画期間内で達成すべき目標を設定するとともに、目標の達成状況を評価するための指標を設定する。

4 - 1. 計画目標の設定

① 路線バス運行の維持・確保

住民の生活維持及び観光の移動手段として必要な路線バス運行の維持・確保を実現するための方策を、関係者全体で取り組んでいく。

- ・対象区域は、自動車利用が中心の地域である上に、人口減少が進行しており、路線バスの存続が危ぶまれている。一方、地域の小・中学生の通学利用、地域住民の通勤利用及び免許返納等により自動車を運転できない高齢者の買い物や通院利用のための移動手段の確保、また、観光・登山等の来訪者の移動手段を確保することが必要である。
- ・今後とも路線バスの維持・確保に向けて、路線バスの利便性向上施策やモビリティマネジメント等利用促進施策などについて、関係者全体で取り組んでいく。

② 交通空白地域における移動手段の確保

交通空白地域において、住民の生活維持に必要な移動ニーズに対応した移動手段について確保・維持していく。

- ・対象区域は山間部にあつて、集落が散在している特徴を持っている。そのため、幹線道路を走行する路線バスのバス停から離れた集落も多い。デマンド交通サービスが導入されている地域もあるが、交通空白地域も存在している。
- ・交通空白地域居住者の移動ニーズに対応するため、デマンド交通をはじめ、必要な移動手段を確保し、維持していく。

③ 観光振興と連携した公共交通の推進

関係者と連携し、観光需要の創出・取込のための方策を、関係者全体で取り組んでいく。

- ・対象区域は、多くの自然に恵まれた地域であり、多くの観光客を迎えている。一方、対象区域は人口減少・高齢化が進行しており、路線バスの維持が厳しい状況にあるため、新たな観光需要を創出し、移動需要を公共交通の利用促進につなげていく必要がある。
- ・新たな観光移動需要を公共交通需要に反映させていくための様々な施策について、関係者が連携し協働で取り組んでいく。

4-2. 数値指標及び目標値の設定

計画目標の達成状況を評価するための数値指標及び目標値を以下の通り設定する。

「目標① 路線バス運行の維持・確保」の達成状況を評価する数値指標と目標値

数値指標	データ取得方法	現況値 (令和4年度) ※	現況値内訳	目標値 (令和8年度(2026年度))
エリア内地域公共交通（幹線・フィーダー）の年間利用者数	バス事業者・行政保有の乗降データ	292,936 人/年 (路線バス)	数馬線 上養沢線 藤倉線 払沢の滝線	294,000 人/年 (路線バス)
公共交通に係る自治体の財政負担額	普通会計決算	37,989 千円/年 (路線バス)	あきる野市 14,198 千円/年 檜原村 23,792 千円/年	24,000 千円/年 (路線バス)
エリア内地域公共交通（幹線・フィーダー）の収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料	51.7%	数馬線 上養沢線 藤倉線 払沢の滝線	55.6%
スクールバスの代替となる路線バスの便数 (往復 = 1 便)	自治体・バス事業者の通学定期等データ	学校最寄りバス停 払沢の滝入口 9.0 便/日 五日市高校 14.0 便/日	数馬線 5.0 便/平日 藤倉線 5.0 便/平日 上養沢線 4.0 便/平日	学校最寄りバス停 払沢の滝入口 9.0 便/日 五日市高校 14.0 便/日
路線バス情報のオープンデータ化率		なし	-	100%

※路線バス年間利用者数・乗降者数は10月～9月の数字で整理

「目標② 交通空白地域における移動手段の確保」の達成状況を評価する数値指標と目標値

数値指標	データ取得方法	現況値 (令和4年度) ※	現況値内訳	目標値 (令和8年度(2026年度))
エリア内地域公共交通（檜原村デマンドバス）の年間利用者数	バス事業者・行政保有の乗降データ	1,116 人/年	-	1,130 人/年

※路線バス年間利用者数・乗降者数は10月～9月の数字で整理

「目標③ 観光振興と連携した公共交通の推進」の達成状況を評価する数値指標と目標値

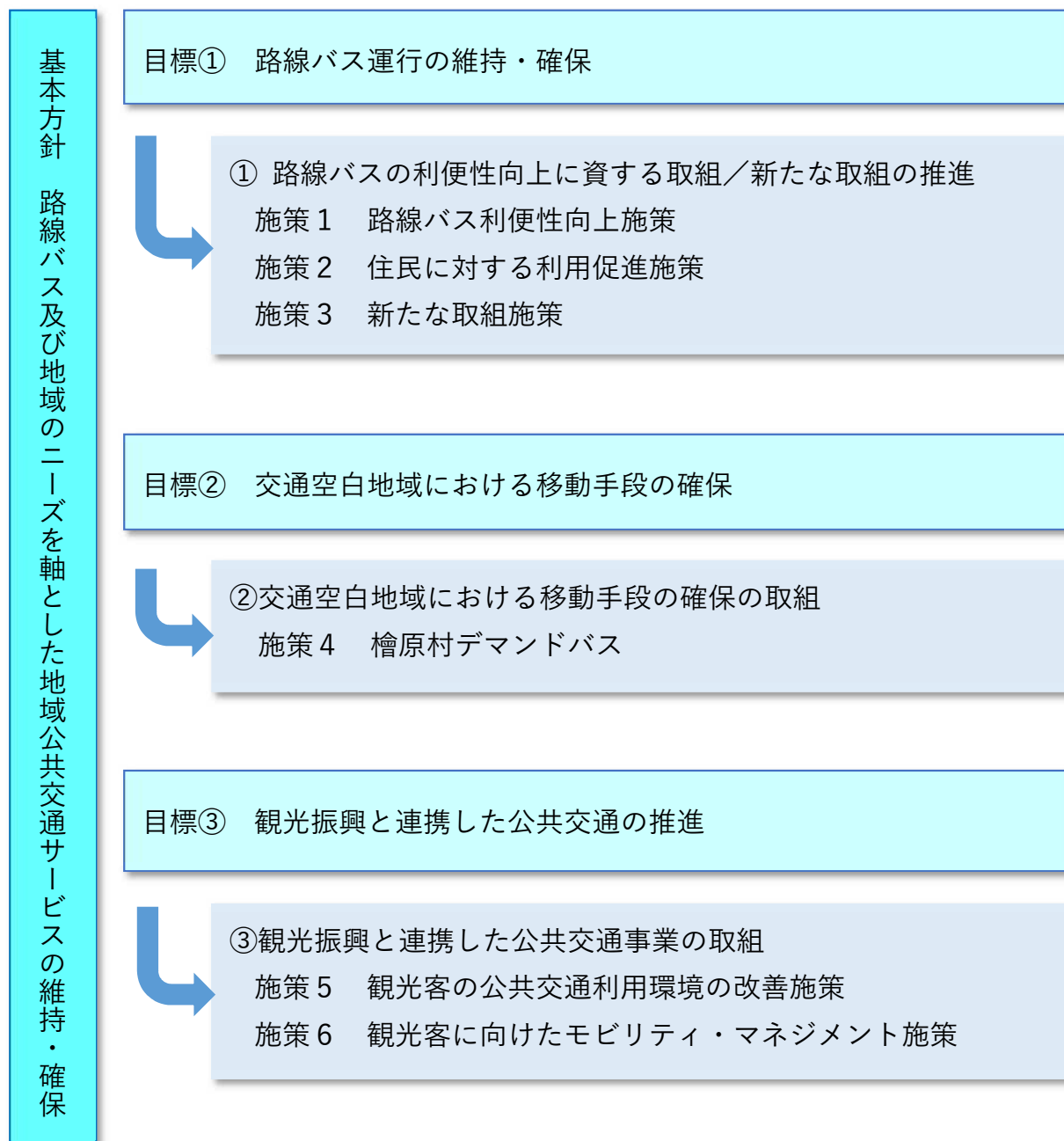
数値指標	データ取得方法	現況値 (令和4年度) ※	現況値内訳	目標値 (令和8年度(2026年度))
エリア内地域公共交通(幹線・フィーダー)の年間利用者数(再掲)	バス事業者・行政保有の乗降データ	292,936人/年 (路線バス)	数馬線 上養沢線 藤倉線 払沢の滝線	294,000人/年 (路線バス)
観光地最寄バス停の乗降者数(路線バス停)	バス事業者保有の乗降データ	99,389人/年	払沢の滝入口、小沢、夏地、数馬、十里木、秋川溪谷瀬音の湯	100,400人/年
観光利用を主目的として確保する便数(往復=1便)	バス事業者保有の乗降データ	払沢の滝入口 10.0便/日 小沢・夏地 各6.0便/日 数馬 6.0便/日 十里木 14.0便/日 瀬音の湯 1.5便/日 注) いずれも土日祝		払沢の滝入口 10.0便/日 小沢・夏地 各6.0便/日 数馬 6.0便/日 十里木 14.0便/日 瀬音の湯 1.5便/日 注) いずれも土日祝

※路線バス年間利用者数・乗降者数は10月～9月の数字で整理

5. 目標達成のために実施する施策

5-1. 目標達成のための施策の体系

目標を達成するために実施する施策の体系を以下に示す。



5 - 2. 施策の内容

施策の具体的な内容を以下に示す。

(1) 「目標①路線バス運行の維持・確保」を達成するための施策

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	1 路線バス利便性向上施策 ①ニーズに合わせたダイヤ設定 ・学校の通学時間に合わせたダイヤ設定 ・覚えやすいダイヤ設定（偶数時 30 分発等） など
内 容	・小中学校の通学において路線バスが重要な役割を担っている。そのため、学校の通常の通学時間のほか行事開催時の登下校時刻に合わせたダイヤなど、通学ニーズに的確に対応したダイヤ設定を行う。 ・武蔵五日市駅出発時を覚えやすい時刻（偶数時 30 分発等）に設定するなど、できるだけわかりやすく利用しやすいようなダイヤ設定を行う。また、各系統が集まる武蔵五日市駅～十里木間においては、乗車機会を増やすため、できるだけ等間隔となるようなダイヤ設定を行う。
実施主体	西東京バス

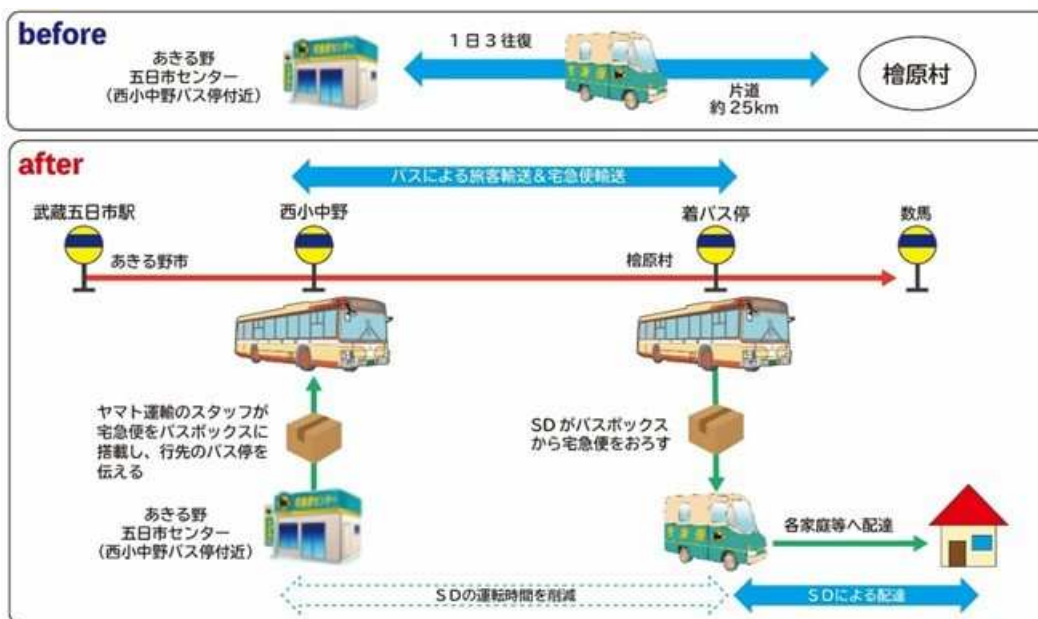
目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	1 路線バス利便性向上施策 ②J R線との円滑な乗り継ぎ連携 ・運行ダイヤ調整 ・遅延時の出発待機など
内 容	・公共交通利用時の待ち時間を短縮し移動性を向上するため、武蔵五日市駅におけるバスの出発・到着時刻について、道路事情による遅延の可能性も踏まえながら、乗り継ぎに便利なダイヤとする。 ・鉄道に遅延が発生した際、バス出発を一時待機するなど、鉄道駅・バス営業所が連絡を取り合うなど利用者の利便性に資することとする。
実施主体	J R東日本、西東京バス

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	1 路線バス利便性向上施策 ③交通事業者間の情報連携の推進 ・協議会等における情報共有・意見交換の実施など
内 容	・地域に関わる交通事業者が一堂に会し、相互連携による利用促進、課題解決を図るため、互いの情報を提供、共有する場を定期的に設ける。
実施主体	あきる野市・檜原村、JR東日本、西東京バス、タクシー事業者

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	1 路線バス利便性向上施策 ④利用者への交通情報伝達性を向上させるため路線バス情報のオープンデータ化を推進 ・Google map へ正確な交通情報の掲載など
内 容	・公共交通の経路について、インターネットを利用して探索する利用者は非常に多い。 ・標準的な情報フォーマット（GTFS）に従って作られたデータのオープン化を推進していく。
実施主体	西東京バス

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	2 住民に対する利用促進施策 ⑤マイバス意識の醸成のためのモビリティ・マネジメント実施 1) 広報誌等による効果的な呼びかけ (住民年間1回利用による収支改善効果の提示、公共交通利用の多面的効果の発信（環境改善に寄与、マイカー年間維持費削減等） 2) 免許返納者に対する公共交通利用のPR及び給付金交付等様々な支援の実施
内 容	・公共交通活性化の取組が交通事業者や行政にとどまらず、住民が自分事として取り組み、公共交通の役割や存続の意義を再認識してもらうための取組を講じていく。 ・一般的な広報誌等による公共交通利用の呼びかけの際も、住民全員が年に1回利用することによる増収の度合いや、地球温暖化物質の削減などの効果などを数字で示すなど、効果的な方法を工夫して周知していく。 ・また、運転免許証返納者等に対し、公共交通利用の呼びかけのほか、給付金等の支援策の実施・周知を図るなど、効果的な施策を講じる。
実施主体	1) あきる野市、檜原村 2) あきる野市、檜原村、西東京バス

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	3 新たな取組施策 ⑥貨客混載事業の継続
内 容	・現在、檜原村において、西東京バスとヤマト運輸が連携して実施している貨客混載事業（「客貨混載バス」）について、今後とも事業を継続する。
実施主体	西東京バス



資料) 西東京バス株式会社・ヤマト運輸株式会社プレスリリース

図 あきる野市・檜原村における貨客混載事業の概要

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	3 新たな取組施策 ⑦環境対応車両の導入 ・ハイブリッド車・EV車等の導入と環境改善への寄与のアピール
内 容	・観光地である対象区域において、環境対応車両導入を推進するとともに、環境改善への寄与をアピールし利用促進につなげていく。
実施主体	西東京バス



資料) 西東京バスHP

図 西東京バスが導入したEVバス（ラッピング車両）

(2)「目標②交通空白地域における移動手段の確保」を達成するための施策

目 標	②交通空白地域における移動手段の確保
施 策	4 檜原村デマンドバス ①住民・観光客に向けた情報発信 ・広報誌等を通じたサービス内容の周知など
内 容	・檜原村において、路線バスから離れた地域を対象に村が主体となって運行しているデマンドバス「やまびこ」について、住民のみならず観光客に対して、広報誌等を通じてサービス内容を周知し利用促進を図る。
実施主体	檜原村



資料) 檜原村HP

図 デマンドバス「やまびこ」車両

(3)「目標③観光振興と連携した公共交通の推進」を達成するための施策

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客の公共交通利用環境の改善施策 ①イベント等の開催に合わせたバスの運行 ・イベント等の来場客輸送のためのバスの運行と利用しやすいダイヤ設定
内 容	・イベント等の開催時には、来場客の輸送のためのバスの運行を実施しているが、過年度の利用実績を踏まえながら、より利用しやすいダイヤ設定を行い、引き続き利便性の向上を図っていく。
実施主体	西東京バス



資料) 南沢あじさい山 運営委員会HP

図 あきる野市・南沢あじさい山で運行されたシャトルバス「あじさい号」の運行概要

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客の公共交通利用環境の改善施策 ②行楽シーズンにおける増発便の運行
内 容	・紅葉の時期など行楽シーズンにおいては、定期便のほか需要に応じて増発便の運行を実施しているところであるが、満員での運行もあることから、バス待ち客の状況を踏まえつつ弾力的に増発を行うなど、引き続き利便性・快適性の向上を図っていく。
実施主体	西東京バス



図 武蔵五日市駅発都民の森行き急行バス 増発便

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客の公共交通利用環境の改善施策
	③観光客のマイカー利用抑制のための検討・情報発信 ・地域活性化と連携した施策の検討（パークアンドライド、新たなモビリティの導入など） ・観光シーズン等における道路渋滞の情報発信
内 容	・観光シーズン等における道路渋滞緩和のため、公共交通の利用促進、利用の転換を地域活性化の取組と連携等で推進していく。 ・パークアンドライドや電動キックボード等新たなモビリティの導入検討、これらの情報の発信、また週末・観光シーズン・イベント開催時において道路渋滞が発生することの周知を図るなど、総合的に対応策を講じていく。
実施主体	あきる野市、檜原村、西東京バス



図 パークアンドライド導入イメージ

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客の公共交通利用環境の改善施策
	④交通事業者間の情報連携の推進（再掲） ・協議会等における情報共有・意見交換の実施など
内 容	・地域に関わる交通事業者が一堂に会し、相互連携による利用促進、課題解決を図るため、互いの情報を提供、共有する場を定期的に設ける。
実施主体	あきる野市、檜原村、JR東日本、西東京バス、タクシー事業者

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客の公共交通利用環境の改善施策
	⑤多言語対応 ・駅構内案内やバス停における多言語表記など
内 容	・訪日外国人等の増加への対応、西多摩地域への来訪促進のため、駅構内の案内やバス停において、多言語表記を進める。 ・一方、インターネットを通じて多くの情報収集が可能であることを考慮する。（海外旅行者が日本を楽しめるよう、過剰な多言語表記とならないような配慮。）
実施主体	JR東日本、西東京バス



図 バス停標柱の現状の表記

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	6 観光客に向けたモビリティ・マネジメント施策
	⑥観光客に向けた公共交通利用のPR <ul style="list-style-type: none"> ・沿線PR施策 ・HP・SNSでの発信（行政・会社） ・イベント実施主体と連携した公共交通利用のPR ・エリア外都民へのPR
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・冊子、ホームページ、SNS等を活用し、より効果的な方法を検討しながら、公共交通利用のPRを行っていく。 （PRの実施例） ・沿線PR施策 <ul style="list-style-type: none"> ⇒観光資源情報を冊子にして無料配布、配布用駅発時刻表にバス停付近の登山マップを記載 ・HP・SNS <ul style="list-style-type: none"> ⇒インスタ・ヤマップ等アプリ等での発信 ・イベント実施主体と連携した公共交通利用のPR <ul style="list-style-type: none"> ⇒観光情報発信媒体との連携等 ・エリア外都民へのPR <ul style="list-style-type: none"> ⇒ラッピングバスのエリア外走行、五日市線以外のJR車内PR など
実施主体	あきる野市、檜原村、JR東日本、西東京バス

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	6 観光客に向けたモビリティ・マネジメント施策
	⑦公共交通利用の多面的効果の発信 <ul style="list-style-type: none"> ・環境改善に寄与、観光渋滞の軽減など
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進とともに環境改善、渋滞軽減のため、観光客をターゲットに公共交通利用がもたらす効果についてモビリティ・マネジメントを行う。
実施主体	あきる野市、檜原村、西東京バス

5 - 3. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統に係る事業及び実施主体の概要を以下に示す。

系統		起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	事業主体	補助事業の活用
J R 五日市線		拝島		武蔵五日市	-	-	J R 東日本	なし
五 1 0 数馬線 (五里・五滝 10 含む)		武蔵五日市駅	本宿役場前	数馬	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	幹線補助
五 1 8 藤倉線 (五里 18 含む)		武蔵五日市駅	本宿役場前	藤倉	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	幹線補助
五 1 2 小岩線 (五里 12 含む)		武蔵五日市駅	本宿役場前	小岩	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	幹線補助
五 15/檜 52 上養沢線		武蔵五日市駅	十里木	上養沢	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
五 14 払沢の滝線		武蔵五日市駅	本宿役場前	払沢の滝入口	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
やまびこ	笛吹・上平線	人里バス停		笛吹芝下	4 条乗合	路線定期運行	檜原村 (運行は交通事業者 に委託)	なし
	神戸線	郷土資料館バス停		神戸園入口				
	泉沢・日向線	檜原村役場前		和田向バス停				

【コラム】 こどもアンケート

将来にわたって公共交通を地域で支え育てていくためには、未来を担うこどもたちにも地域の公共交通について広く知ってもらい、今後の取組を考えていくことが重要である。

そこで東京都は、「あきる野・檜原地域公共交通計画」の策定にあたり、小学生・中学生を対象として、地域の公共交通について意見の募集を行った。

◇「あきる野・檜原地域公共交通計画に関するこどもアンケート」実施概要

○実施期間：令和6年1月初旬～令和6年1月下旬

○アンケート内容

- ・小学生：公共交通利用頻度、バスの乗り方の認知度、自分が大人になったときの地域公共交通の望ましい姿
- ・中学生：公共交通利用頻度、公共交通利用目的、バスの乗り方の認知度、将来の地域公共交通の望ましい姿

◇「あきる野・檜原地域公共交通計画に関するこどもアンケート」結果概要

- ・小学生：・・・・・・・・・・・・・・・・
- ・中学生：・・・・・・・・・・・・・・・・

6. 計画の達成状況の評価

6-1. 計画の推進体制

- ・計画の推進及び進捗状況の管理は、あきる野・檜原地域公共交通活性化協議会が行う。
- ・本協議会では、PDCAサイクルに基づき、次回見直し時に計画の達成状況を把握・評価し、計画が適正に実施されるよう関係機関との調整を行う。

【計画の推進体制】



6-2. 計画の評価・検証

各施策及び補助事業について、関係者等の協議の場において、施策等の具体化、モニタリング・進捗状況の確認及び施策等見直しを行う。また、本計画の見直し時に、施策及び補助事業の評価を行い、評価結果を踏まえて目標値の修正・施策の改善等を検討する。

【PDCAサイクルに基づく計画の達成状況の評価】

	第一四半期	第二四半期	第三四半期	第四四半期
法定協議会開催	★			★
補助事業に伴う手続き	● 計画認定申請			● 補助金二次評価
P (見直しに伴う施策等の改訂、施策・補助事業の具体化)	→			→
D (施策・補助事業の実施)	→			
C (モニタリング・進捗状況の確認)		→		
A (次年度実施施策・補助事業の見直し)			→	↓