

# あきる野・檜原地域公共交通計画 概要（案）

## 1. はじめに

### 1-1. 計画策定の目的

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。

## 2. 対象区域における地域公共交通の位置づけと役割分担



※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・檜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	JR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	五10 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	五18 藤倉線 (五里18含む)		
	乗合バス	五12 小岩線※1 (五里12含む)		
	乗合バス	五14 弘沢の滝線	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
支線	乗合バス	五15/檜52 上養沢線	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
	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)		

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

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>

### 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。

#### 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。

#### 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。

### 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 弘沢の滝入口 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 弘沢の滝入口 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 弘沢の滝線	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	弘沢の滝入口、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	弘沢の滝入口 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	-	弘沢の滝入口 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

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。

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

### 目標① 路線バス運行の維持・確保

#### ① 路線バスの利便性向上に資する取組／新たな取組の推進

##### 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
- ② J R 線との円滑な乗り継ぎ連携
- ③ 交通事業者間の情報連携の推進
- 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

##### 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

##### 施策3 新たな取組施策

- ⑥ 貨客混載事業の継続
- ⑦ 環境対応車両の導入

### 目標② 交通空白地域における移動手段の確保

#### ② 交通空白地域における移動手段の確保の取組

##### 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

### 目標③ 観光振興と連携した公共交通の推進

#### ③ 観光振興と連携した公共交通事業の取組

##### 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
- ② 行楽シーズンにおける増発便の運行
- ③ 観光客のマイカー利用抑制のための検討・情報発信
- ④ 交通事業者間の情報連携の推進（再掲）
- ⑤ 多言語対応

##### 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
- ⑦ 公共交通利用の多面的効果の発信

## 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)			→	↓