

奥多摩地域公共交通計画

令和 6 年 3 月

東 京 都

奥多摩町

= 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	8
2-1. 地勢・地理、社会経済状況	8
2-2. 地域旅客運送サービスの現状	15
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
4-1. 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	50
【コラム】 こどもアンケート結果	51
6. 計画の達成状況の評価	52
6-1. 計画の推進体制	52
6-2. 計画の評価・検証	52
参考資料	53

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

奥多摩地域では、西東京バスが行政をまたがる「丹波線」「小菅線」「鴨沢西線」の3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、現在は町の補助金の他、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。

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。

- 奥多摩地域：氷川地区、小河内地区
(第5期奥多摩町長期総合計画の区域を基に設定)



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、奥多摩町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、タクシー運行継続、新たな交通システム検討

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 (2022.2 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
奥多摩町	第5期奥多摩町 長期総合計画 (2015.3 策定) (2015-2024 年度)	<p>【今後の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民が利用しやすい公共交通の確保 ・ 交通結節点として奥多摩駅前総合的な整備・推進 ・ タクシー運行の継続 ・ 高齢者外出支援等と新たな交通システムの検討
		<p>【施策と取組み内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすい公共交通の確保（公共交通利用推進、ダイヤ改正や路線変更等の改善、青梅線の直通電車確保の要請） ・ 新たな交通システムのしくみづくり（タクシーの運行継続、高齢者等の外出等生活支援事業の拡充、新たな交通システムの検討）

第 2 期奥多摩町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2021.3 策定) (2020-2024 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 青梅線は住民の生活や観光客の足、移住希望者の受け入れのため非常に重要 ・ 現在の運行路線の維持と利用者の増加を推進
奥多摩町過疎地域持続的発展計画 (2022.3 策定) (2021-2025 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 青梅線の利用しやすいダイヤと所要時間短縮、運行状況の情報提供、代替バス等の対応を JR に要望
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすいバス路線やダイヤの検討 ・ 地域に密着した公共交通網の整備を検討 ・ タクシーの運行継続のための支援
第 5 次奥多摩町行政改革大綱 (2020.3 策定) (2020-2024 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的にバス路線を維持するため、定期的にバス事業者と勉強会を開催 ・ バス利用者の増加策を講じ補助金を削減 ・ 交通弱者へのボランティア制度の推進

(2) 都市計画・まちづくり

東京都における都市計画・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。

- 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

(3) 公共交通

東京都、奥多摩町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動手段の充実
- 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動手手段の充実 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こどもアンケート (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。
奥多摩町	令和元年度 奥多摩町まちづくり住民アンケート調査 (2020.1 実施)	<ul style="list-style-type: none"> ・主要施策「利用しやすい交通手段の充実」への不満が他施策と比べて著しく高い。

(4) 観光振興

東京都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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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）

(5) 福祉

奥多摩町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、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)
奥多摩町	奥多摩町地域保健福祉計画 (2021.3 策定) (2021-2025 年度)	・だれもが安心して快適に利用できる基盤整備、町内の移動手段確保など、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを推進
	奥多摩町障害者計画・第6期障害福祉計画・第2期障害児福祉計画 (2021.3 策定) (2021-2023 年度)	・地域や社会に参加するために大切なこととして「交通機関や道路の整備」

(6) 環境

奥多摩町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)
奥多摩町	奥多摩町環境基本計画 (2014.3 策定) (2014 年度～)	<ul style="list-style-type: none"> ・町の施策：路線バスの利便性確保のためのバス会社への助成、バスの利便性向上のためのダイヤ改善、JRのダイヤ改定や列車増発の要望 ・町民、事業者の行動指針：鉄道やバスなどの公共交通機関の利用

(7) 防災

奥多摩町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)
奥多摩町	奥多摩町地域防災計画 (2021年度修正) (2021年度～)	・震災対策(帰宅困難者対策)としてバスを活用した代替輸送を行う。 ・雪害対策として、除雪協力体制の確立、利用者等への情報提供のための情報連絡体制等の充実強化。バス路線や青梅線アクセス道路等の除雪の優先。
	奥多摩町国土強靱化地域計画 (2022.3策定) (2022年度～)	・災害発生後でも、生活・経済活動に必要最低限の交通ネットワーク等の確保、早期復旧

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、更にその全域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。

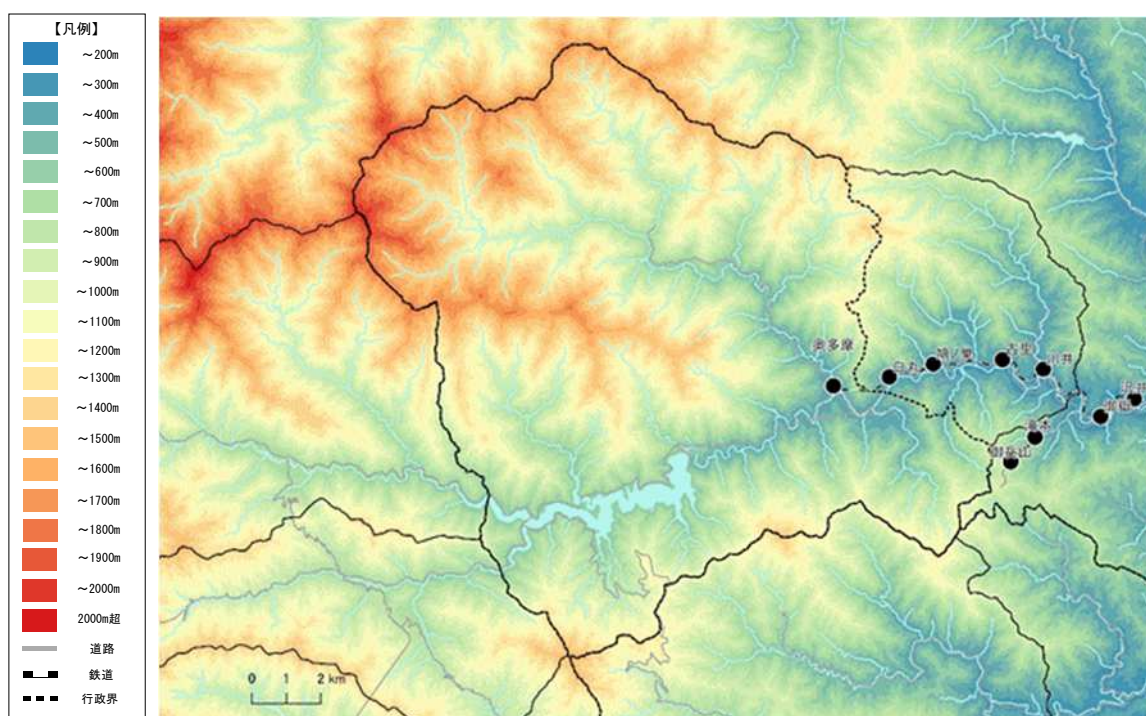


図 対象区域の地形条件

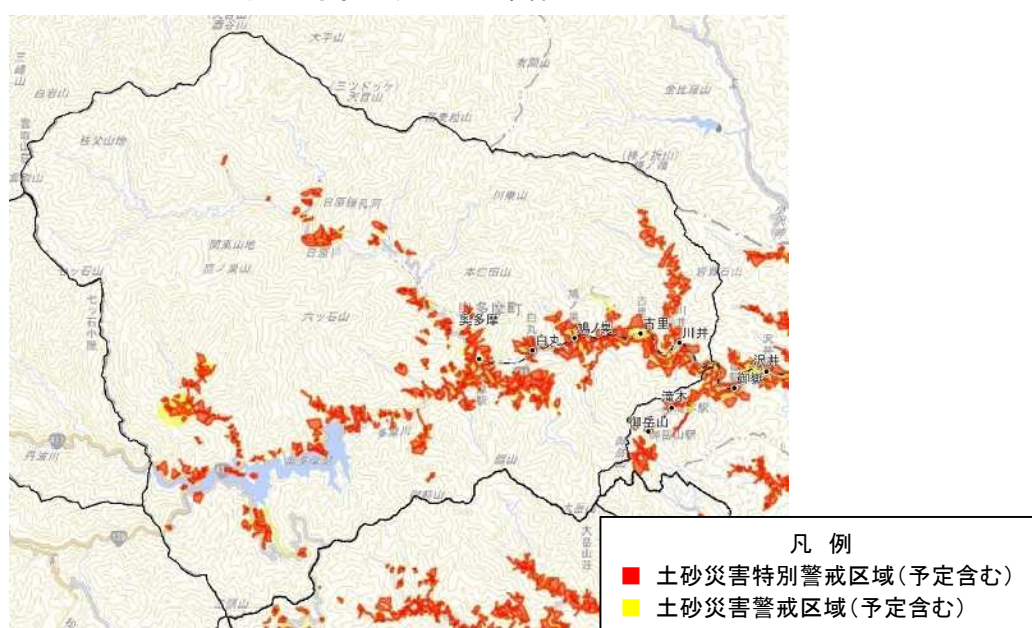
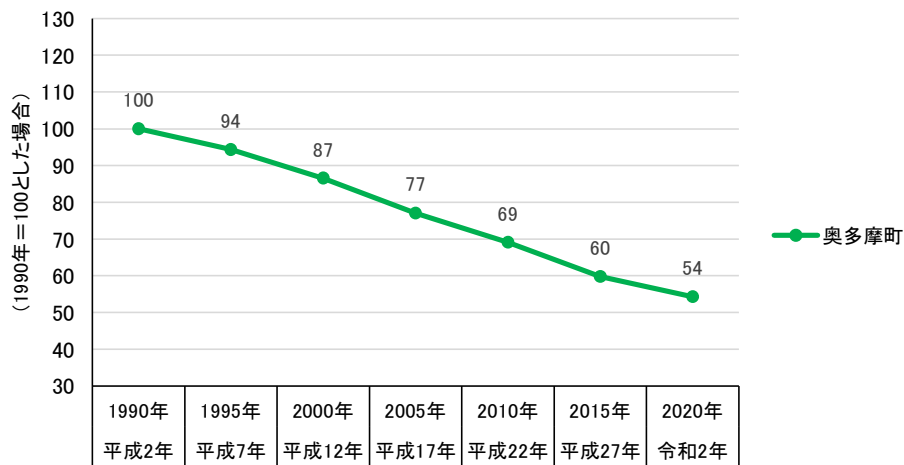


図 対象区域における自然災害の危険度

(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。

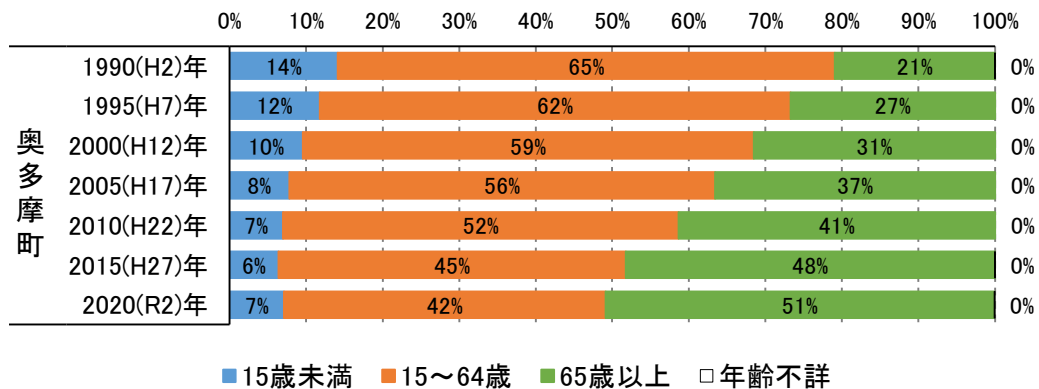


(単位：人)

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
奥多摩町	8,752	8,257	7,575	6,741	6,045	5,234	4,750

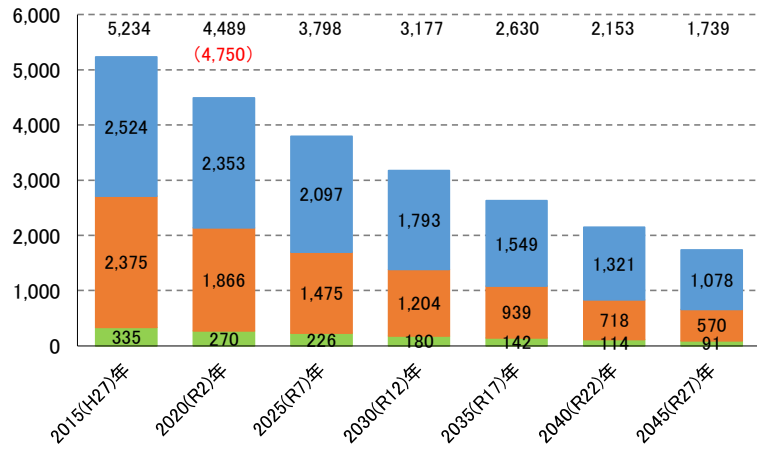
資料) 国勢調査

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



注) 2020年の(赤字)は実績値

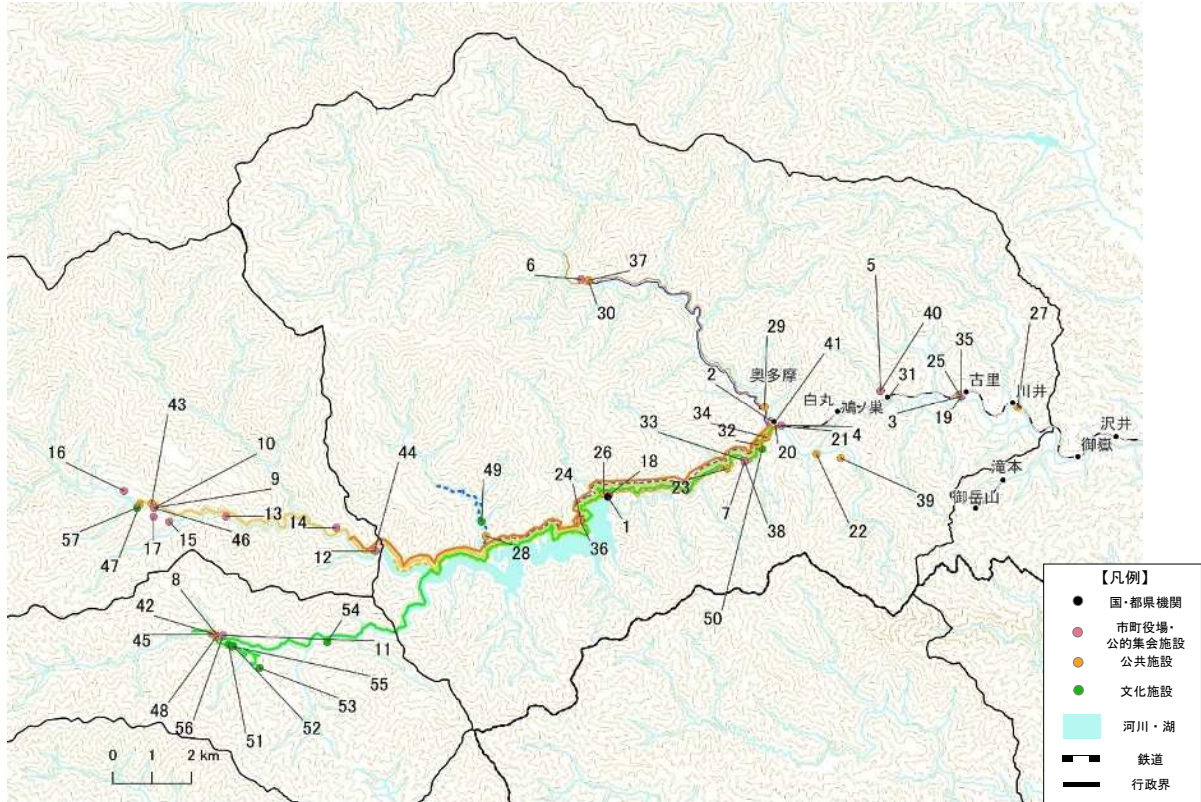
資料) 『日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)』(国立社会保障・人口問題研究所)

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町村の中心部などに多くみられる。



国・都県の機関(No.1)
市町役場・公的集会施設(No.2~No.17)

NO.	施設名
1	小河内貯水池管理事務所
2	奥多摩町役場
3	古里出張所
4	奥多摩町スポーツ・コミュニティ会館
5	棚沢地域福祉集会所
6	日原スポーツ・コミュニティ会館
7	保健福祉センター
8	小菅村役場
9	丹波山村役場
10	中央公民館
11	中央公民館
12	鴨澤公民館
13	保之瀬公民館
14	所畑公民館
15	押垣外公民館
16	奥秋集会所
17	高尾集会所

公共施設(No.18~No.48)

NO.	施設名
18	奥多摩水と緑のふれあい館
19	奥多摩町立古里図書館
20	奥多摩町立水川図書館
21	青梅警察署奥多摩交番
22	青梅警察署海沢駐在所
23	青梅警察署城駐在所
24	青梅警察署原駐在所
25	青梅警察署古里駐在所
26	青梅警察署小河内駐在所
27	青梅警察署川井駐在所
28	青梅警察署川野駐在所
29	青梅警察署折久保駐在所
30	青梅警察署日原駐在所
31	青梅警察署鳩の巣駐在所
32	奥多摩消防署
33	奥多摩町国民健康保険奥多摩病院
34	奥多摩郵便局
35	古里郵便局
36	小河内郵便局
37	日原簡易郵便局
38	奥多摩町在宅介護支援センター(基幹型)
39	社会福祉法人双葉会 寿楽荘
40	奥多摩町地域福祉集会所
41	奥多摩町福祉会館
42	上野原警察署小菅駐在所
43	上野原警察署丹波駐在所
44	上野原警察署鶴沢連絡所
45	大月市消防署小菅出張所
46	大月市消防署丹波山出張所
47	丹波山郵便局
48	小菅郵便局

文化施設(No.49~No.57)

NO.	施設名
49	旧小河内小・中学校
50	奥多摩町登計原山村広場運動公園
51	第一スポーツ広場
52	池の尻テニスコート
53	中組テニスコート
54	東部テニスコート
55	池の尻ゲートボールコート
56	体育館
57	水源公園(レクリエーション広場)

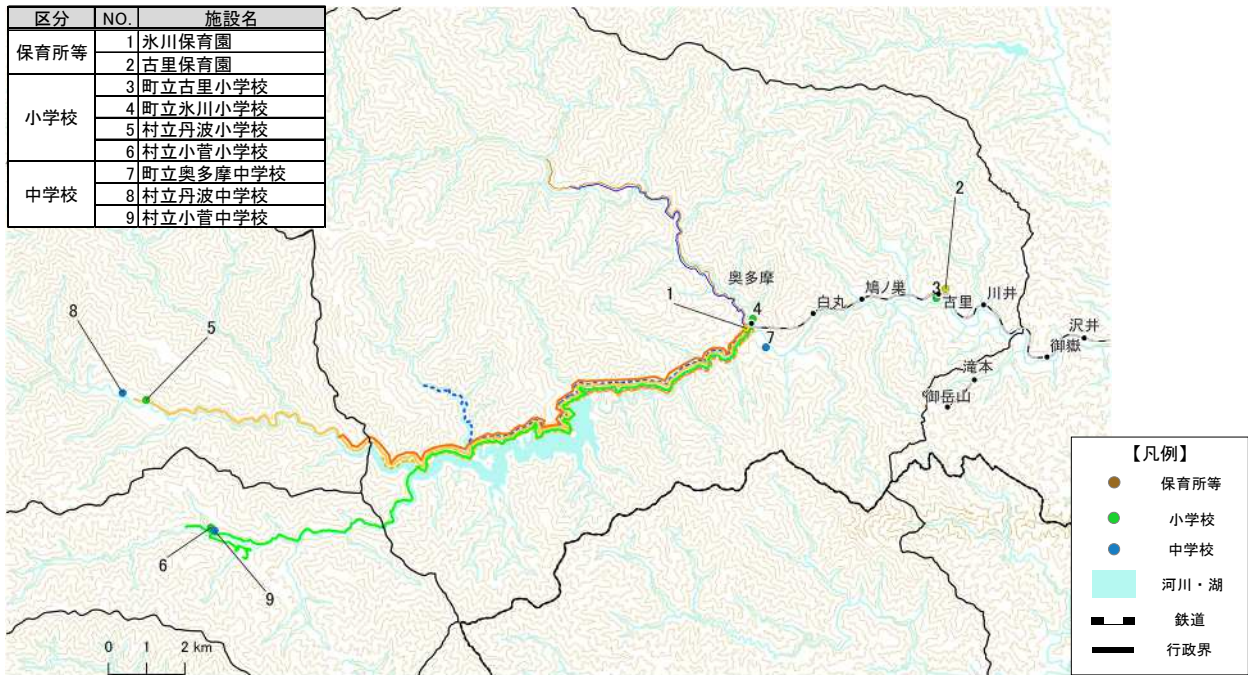
対象施設：「国・都県機関」「市町村役場・公的集会施設」「公共施設」「文化施設」

資料) 国土数値情報

図 公共公益施設の立地状況

2) 教育施設・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、現在では主に町村の中心部などに集約されている。



資料) 国土数値情報

図 教育施設・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（奥多摩病院）は、町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。



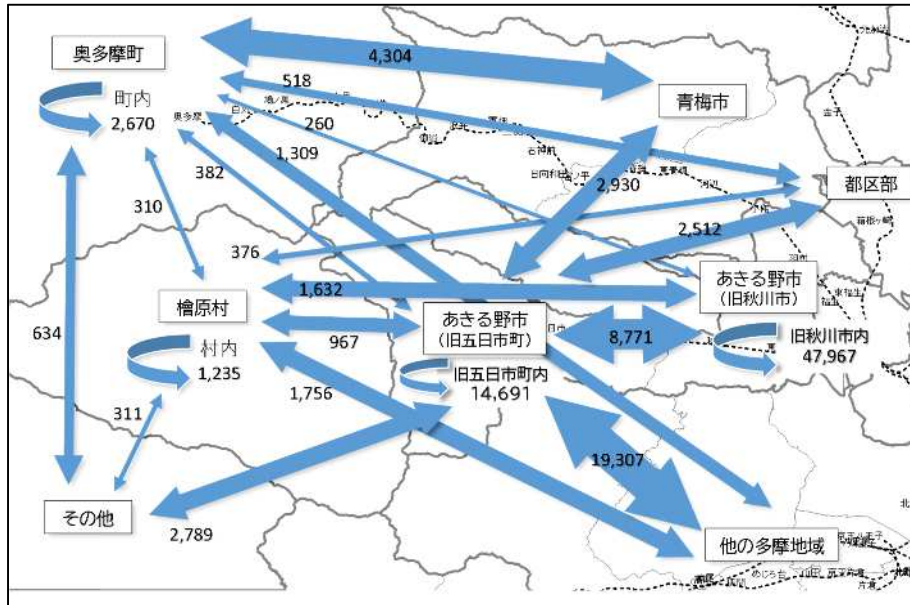
資料) 国土数値情報

図 医療施設・福祉施設の立地状況

(4) 交通流動

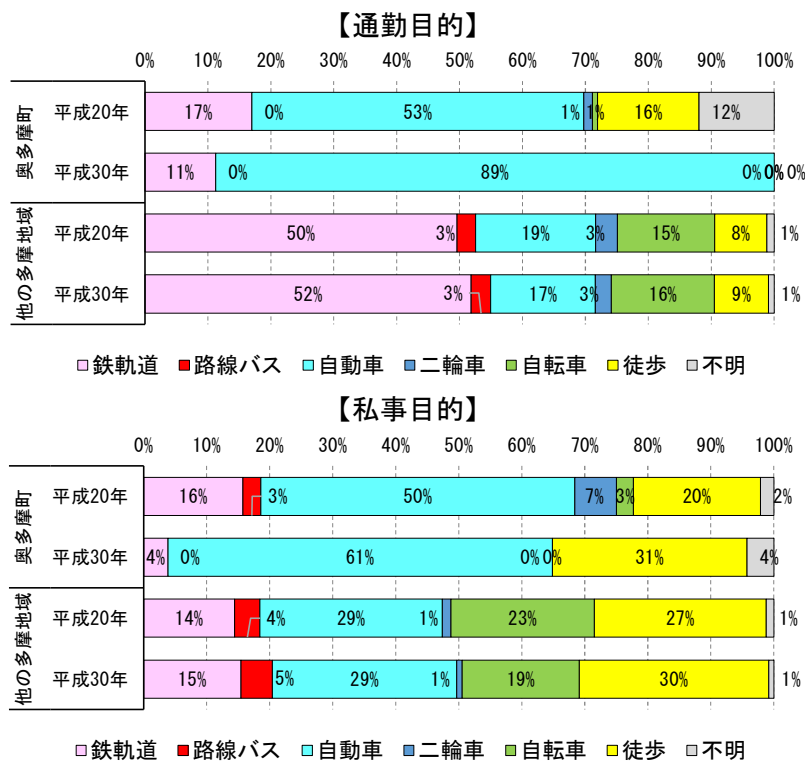
対象地域における日常の移動では、町内のほか町外への移動が多い。

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



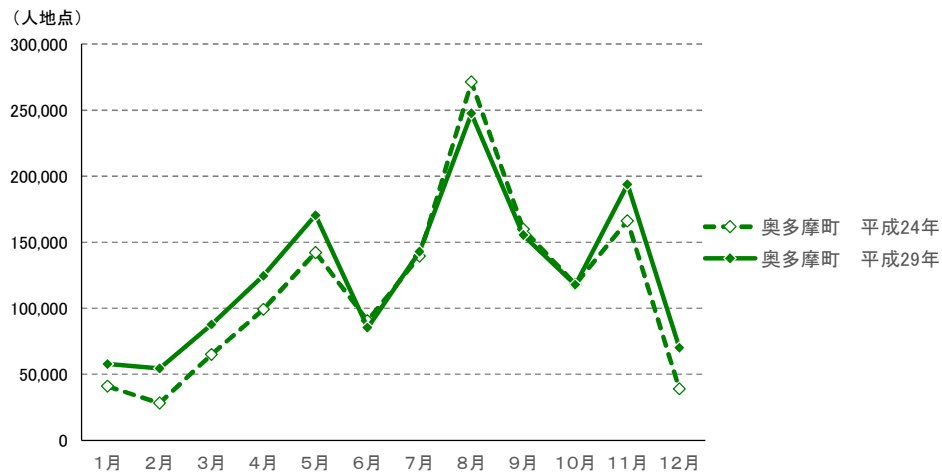
資料) 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 移動目的別・交通手段構成

(5) 観光

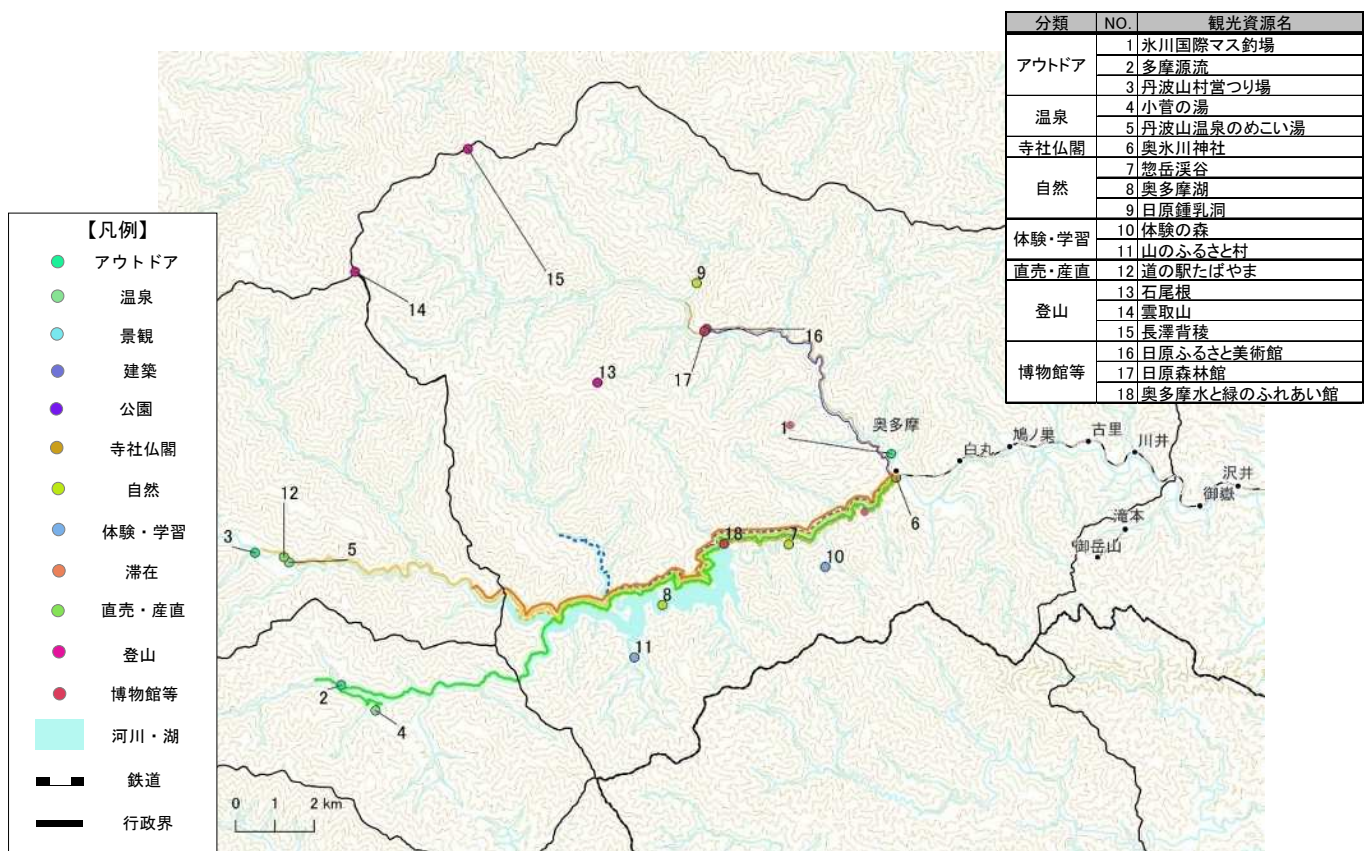
観光入込客は、8月がピークで、5月、11月も比較的多いが、冬季では少なく季節変動が大きい。

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



資料) 「奥多摩町ガイドマップ」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

図 主な観光スポット・施設

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 青梅線が乗り入れている。

JR 東日本では、青梅線の青梅～奥多摩駅間を「東京アドベンチャーライン」と称して、青梅線の利用促進や地域活性化に資する様々な取組を進めている。

○バス

対象地域のバス路線は、奥多摩駅を起点に設定され、このうち「奥 09・奥 10・奥 12 系統」の3系統は町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時間

	奥多摩駅			
	青梅線→バス		バス→青梅線	
	平日	土日祝	平日	土日祝
平均	8.4	8.4	13.8	10.1
最長	20	19	31	26
最短	2	4	4	2

資料) 各社時刻表を基に作成

○その他の移動サービス

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

奥多摩町では、路線バスと物流事業者が連携した「貨客混載」の実証実験が実施された。

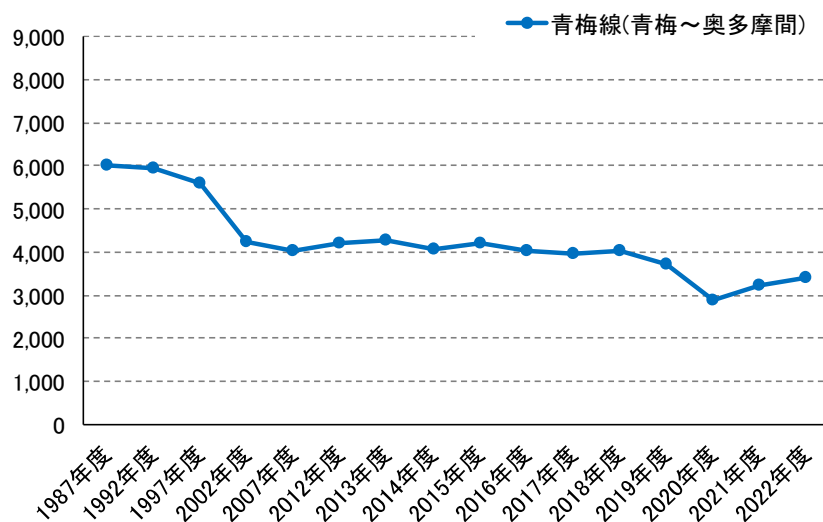


図 現在の奥多摩地域の公共交通網

(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。



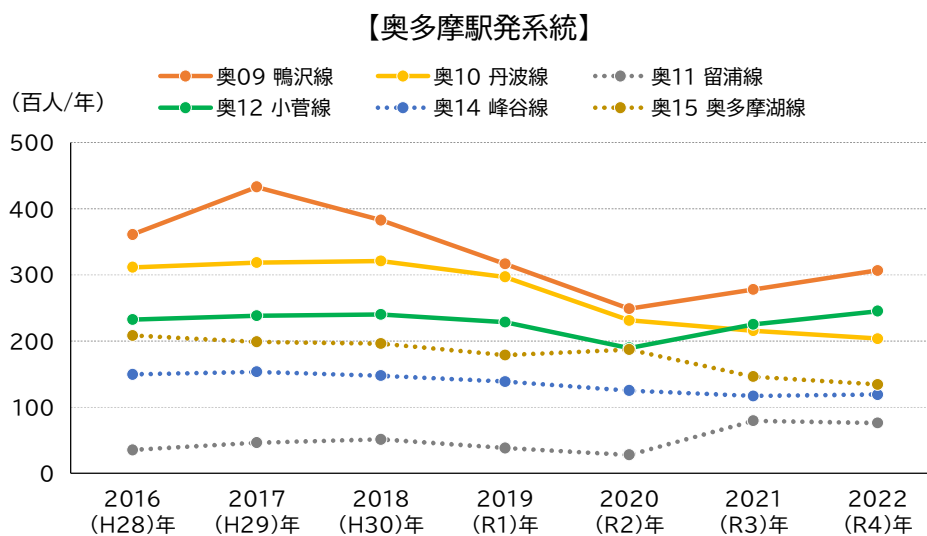
資料) JR 東日本 HP「路線別ご利用状況」

図 JR 青梅線(青梅～奥多摩間)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 年にやや減少、2020 年にはコロナ禍の影響でさらに減少した。2021 年以降は回復傾向の路線もあり、奥 11 留浦線、奥 12 小菅線ではコロナ前の水準に戻っている。



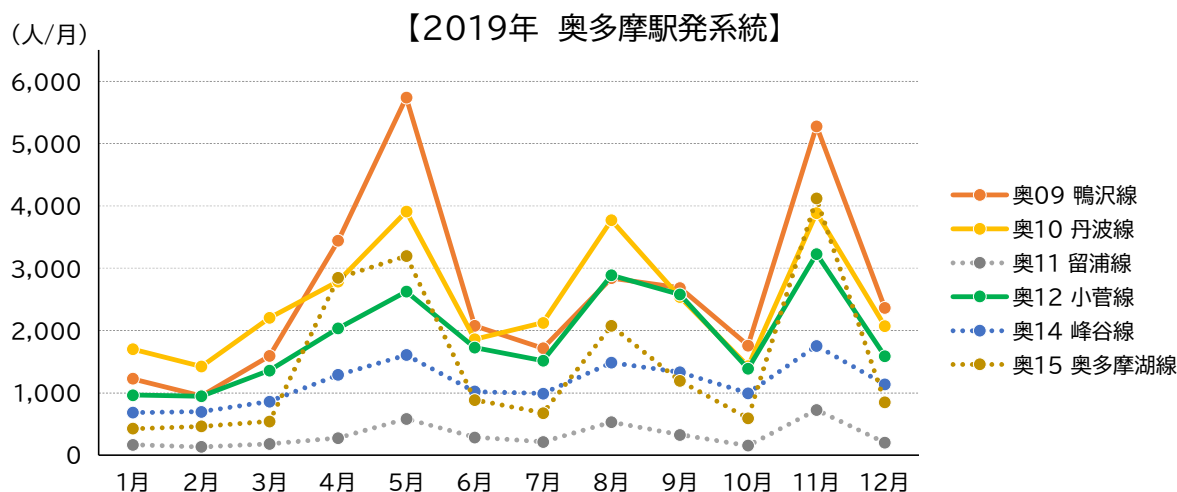
注) 奥 10 丹波線は 2022 年に国道 411 号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 路線バス利用者数の推移

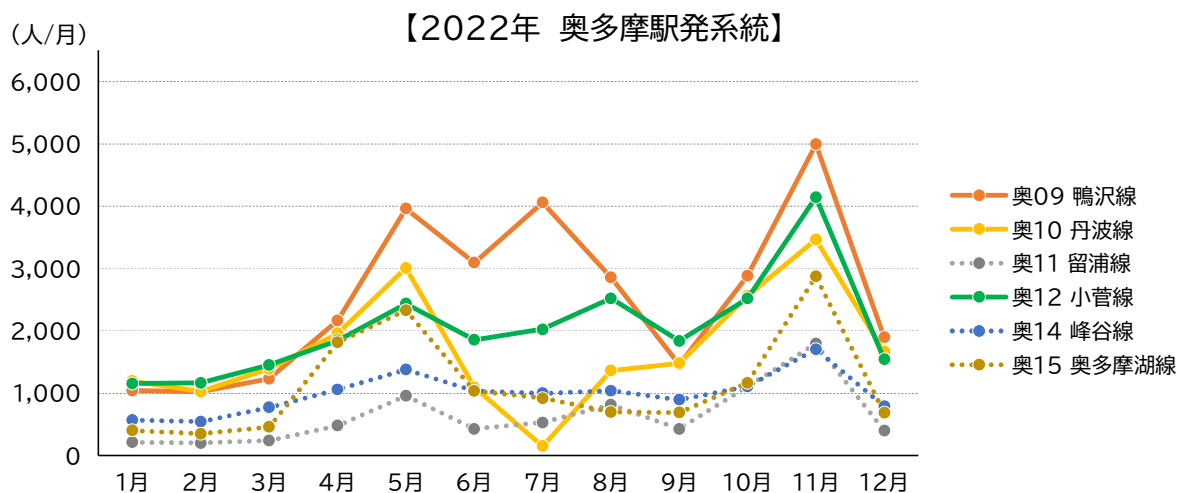
②月別・路線バス利用者数

奥多摩駅関連系統の利用者数を月別で見ると、5月、11月の利用が多く、冬季の利用が少ない。中でも、奥09 鴨沢線は月による変動が大きい。



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 月別・路線バス利用者数【2019年】

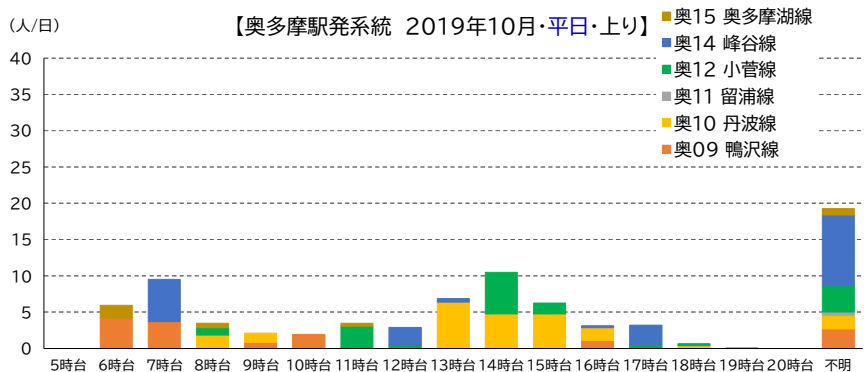
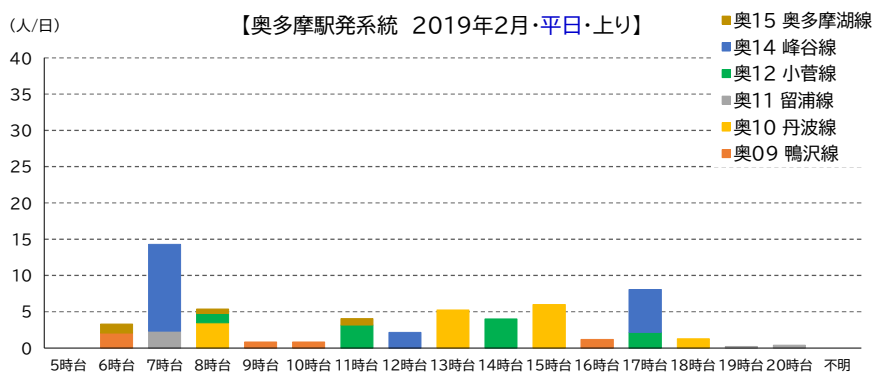
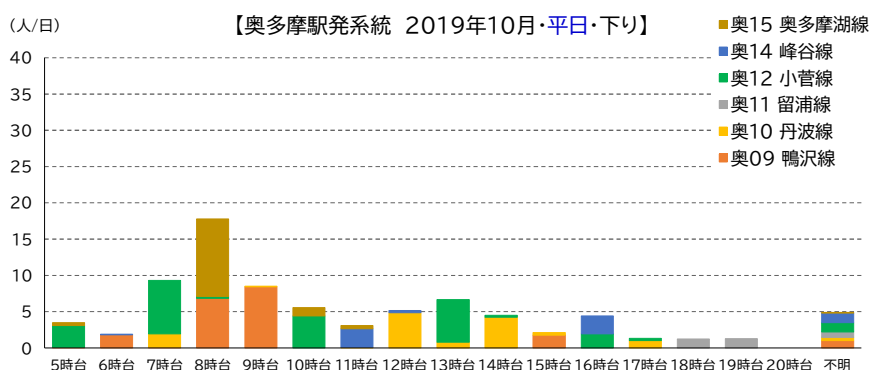
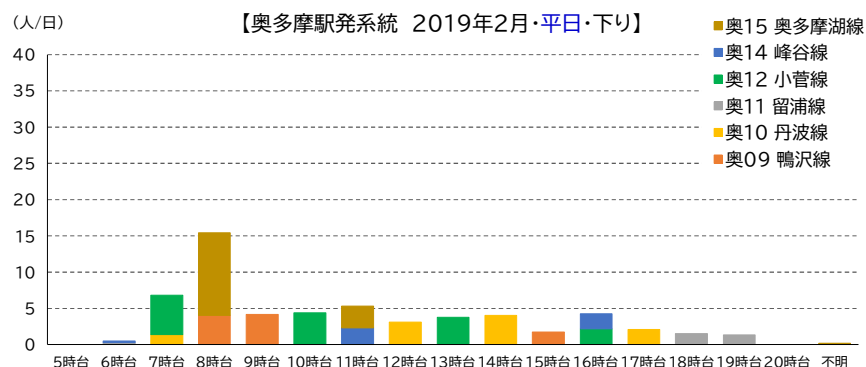


注) 奥10 丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要
資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【2022年】

③時間帯別・路線バス利用者数【平日】

平日の下りは奥多摩駅発8時台、上りは各始発バス停発7時台の利用が多い。



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

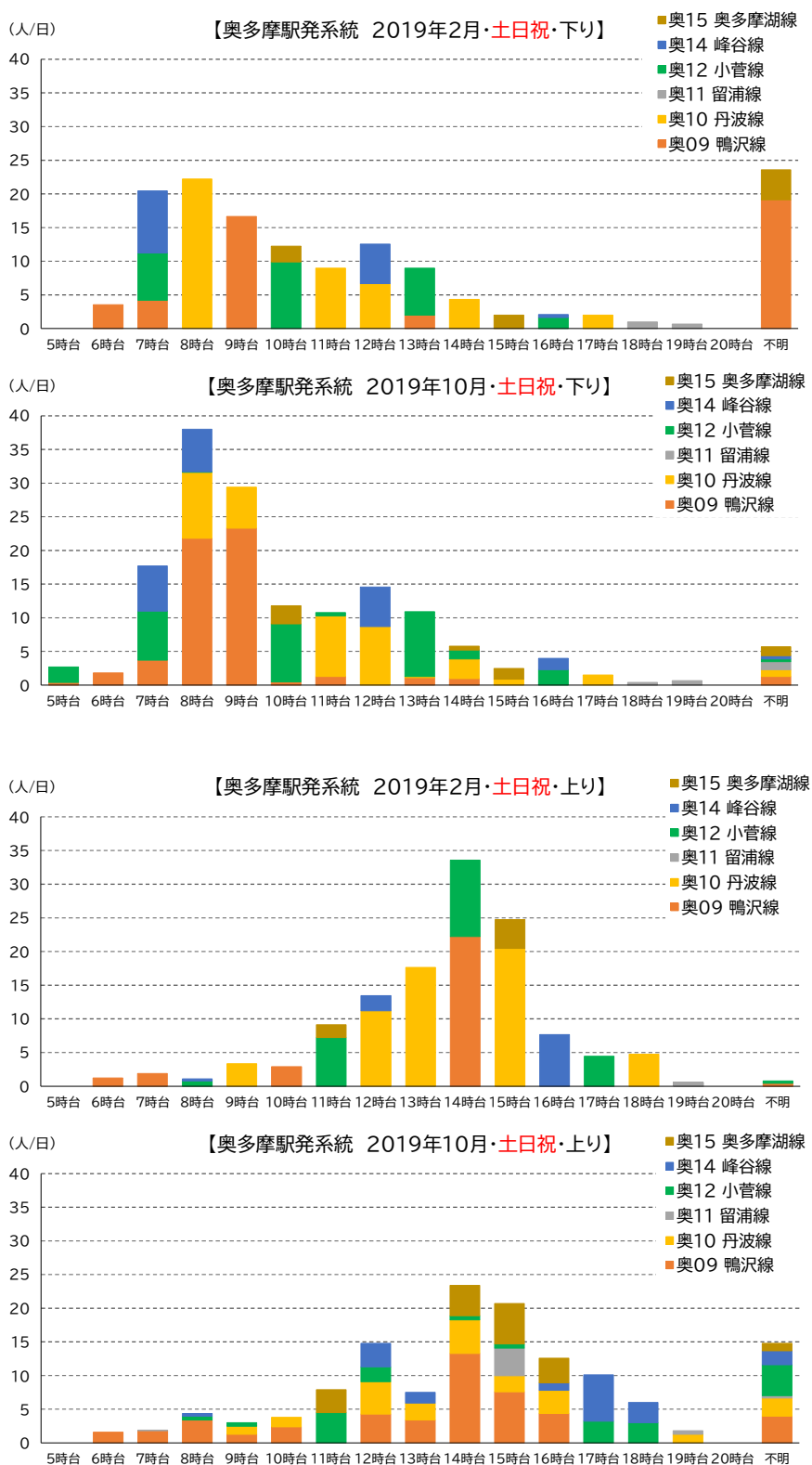
注) 下りは奥多摩駅発、上りは各系統の始発バス停発の実際の出発時刻を基に集計を行った。

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【土日祝】

土日祝日の下りは奥多摩駅発7～9時台、上りは各始発バス停発14,15時台の利用が多い。



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

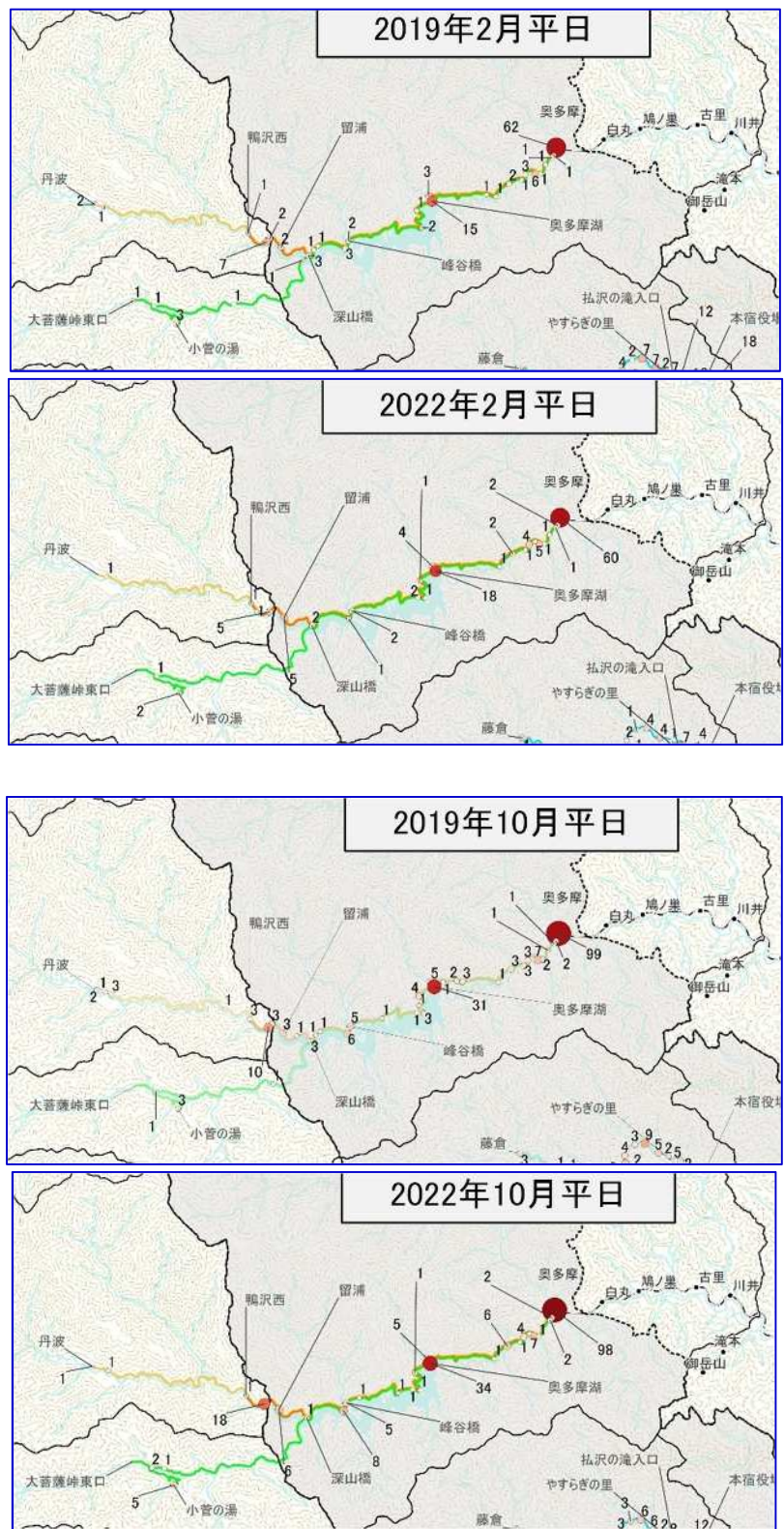
注) 下りは奥多摩駅発、上りは各系統の始発バス停発の実際の出発時刻を基に集計を行った。

資料) 西東京バス資料

図 月別・路線バス利用者数【土日祝】

⑤バス停別乗降者数【平日】

起終点である奥多摩駅の利用が多い。そのほか、奥多摩湖などの利用が多い。



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

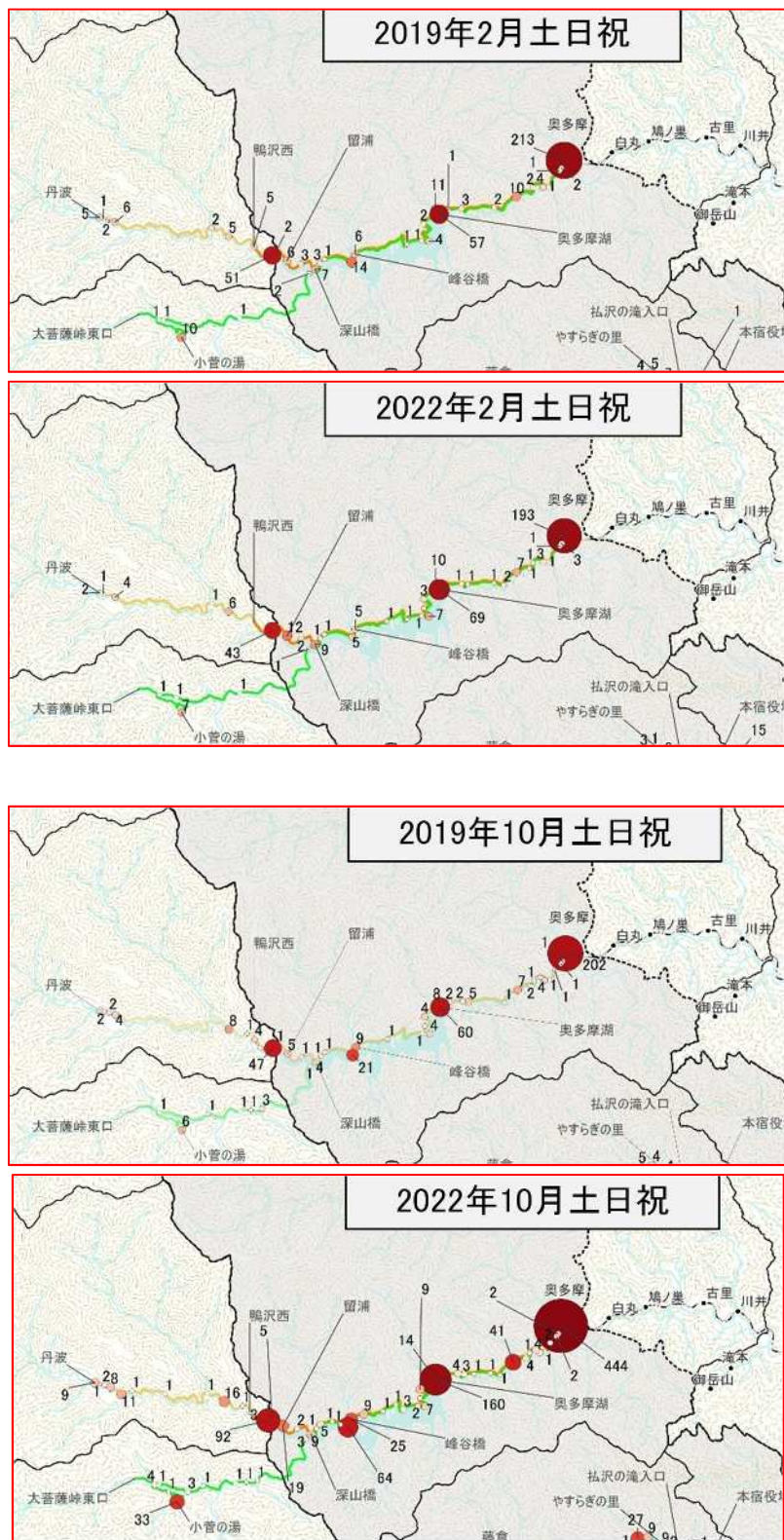
注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要

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【土日祝】

起終点である奥多摩駅の利用が多い。そのほか、奥多摩湖、鴨沢(雲取山登山口)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

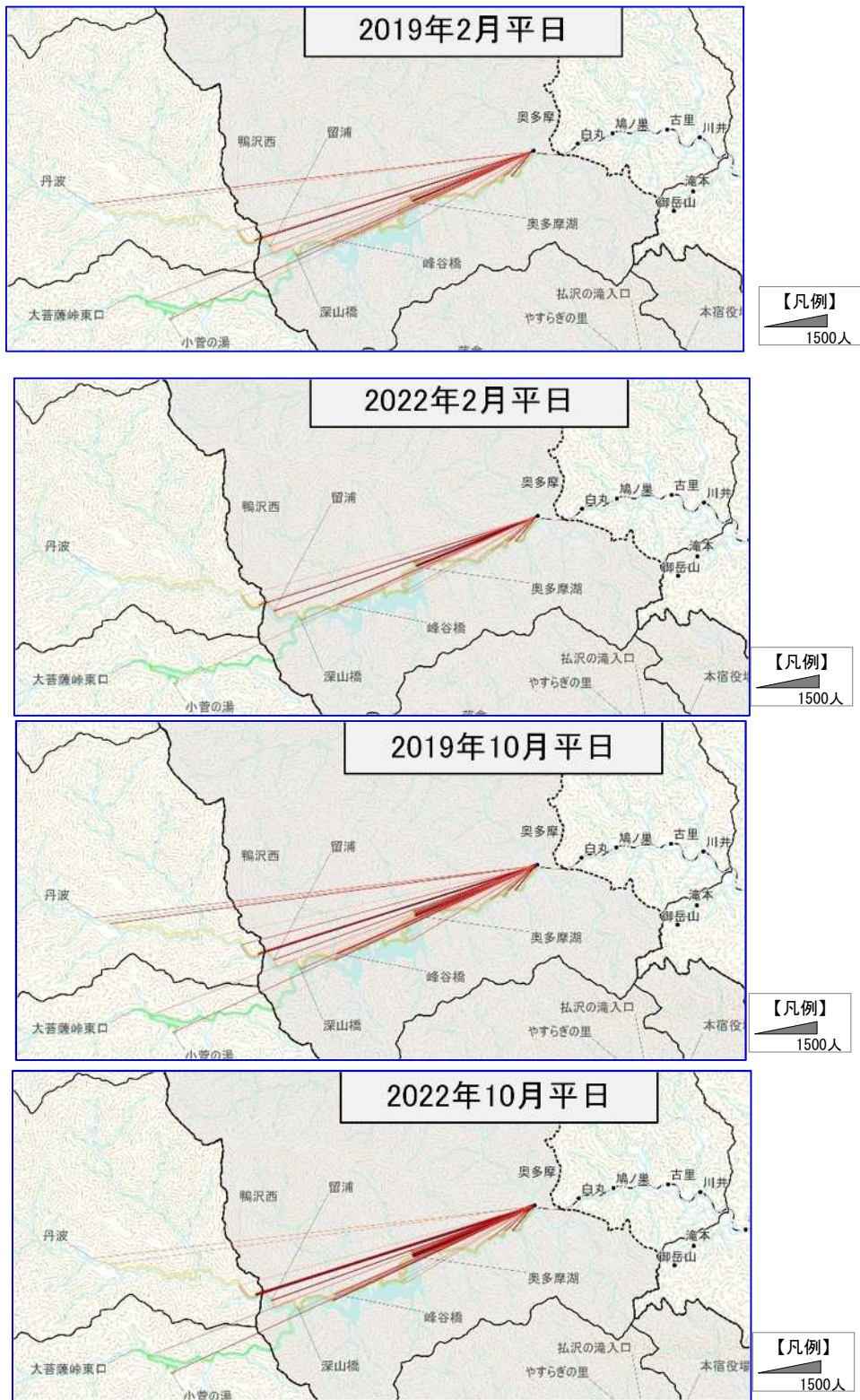
注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要

資料) 西東京バス資料

図 バス停別乗降者数【土日祝】

⑦バス停間利用者数（奥多摩駅発着のOD）【平日】

奥多摩駅発着の相手先は、奥多摩湖、鴨沢（雲取山登山口）などが多い。



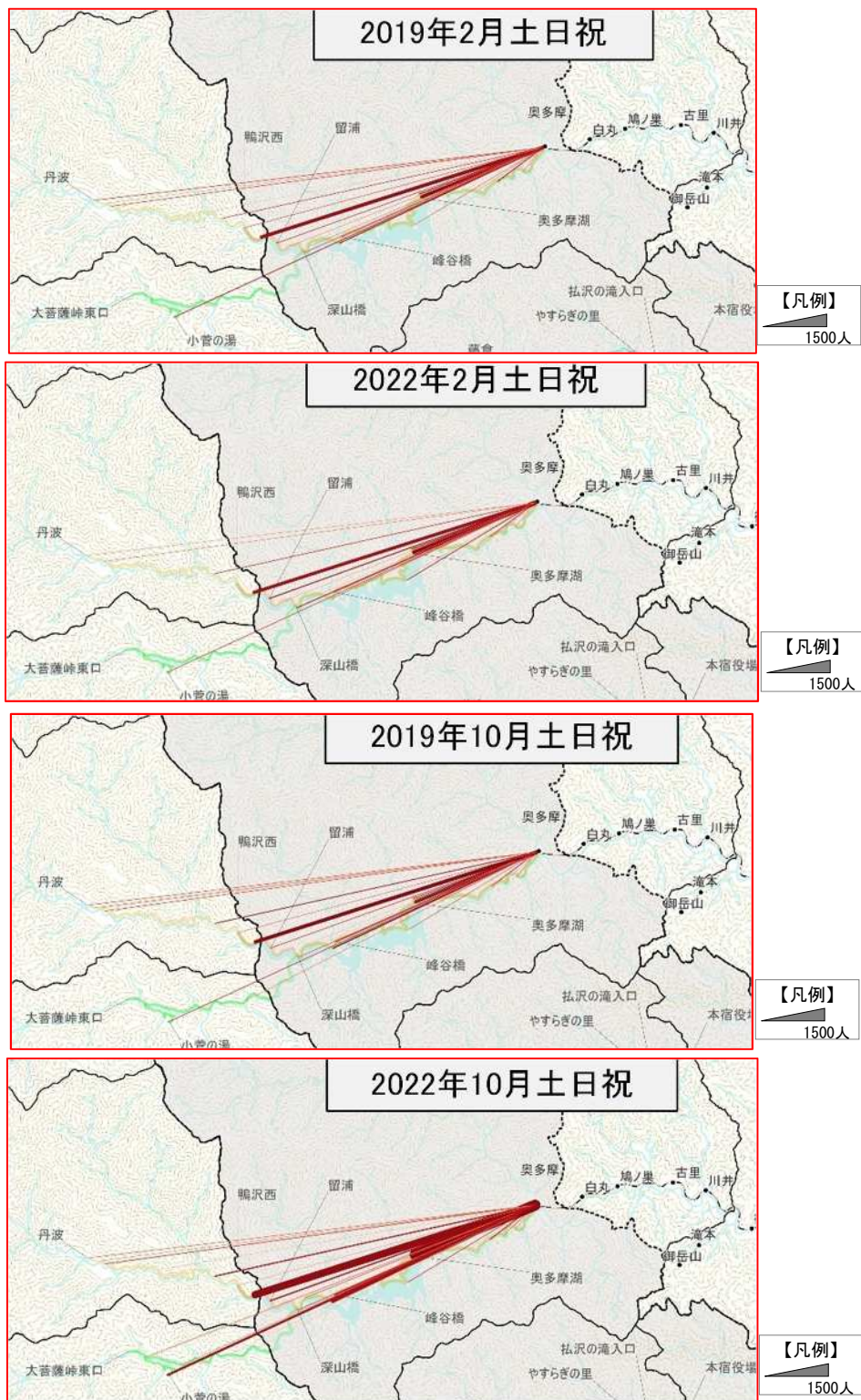
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要
資料) 西東京バス資料

図 奥多摩駅発着のOD【平日】

⑧バス停間利用者数（奥多摩駅発着のOD）【土日祝】

奥多摩駅発着の相手先は、奥多摩湖、鴨沢(雲取山登山口)などが多い。



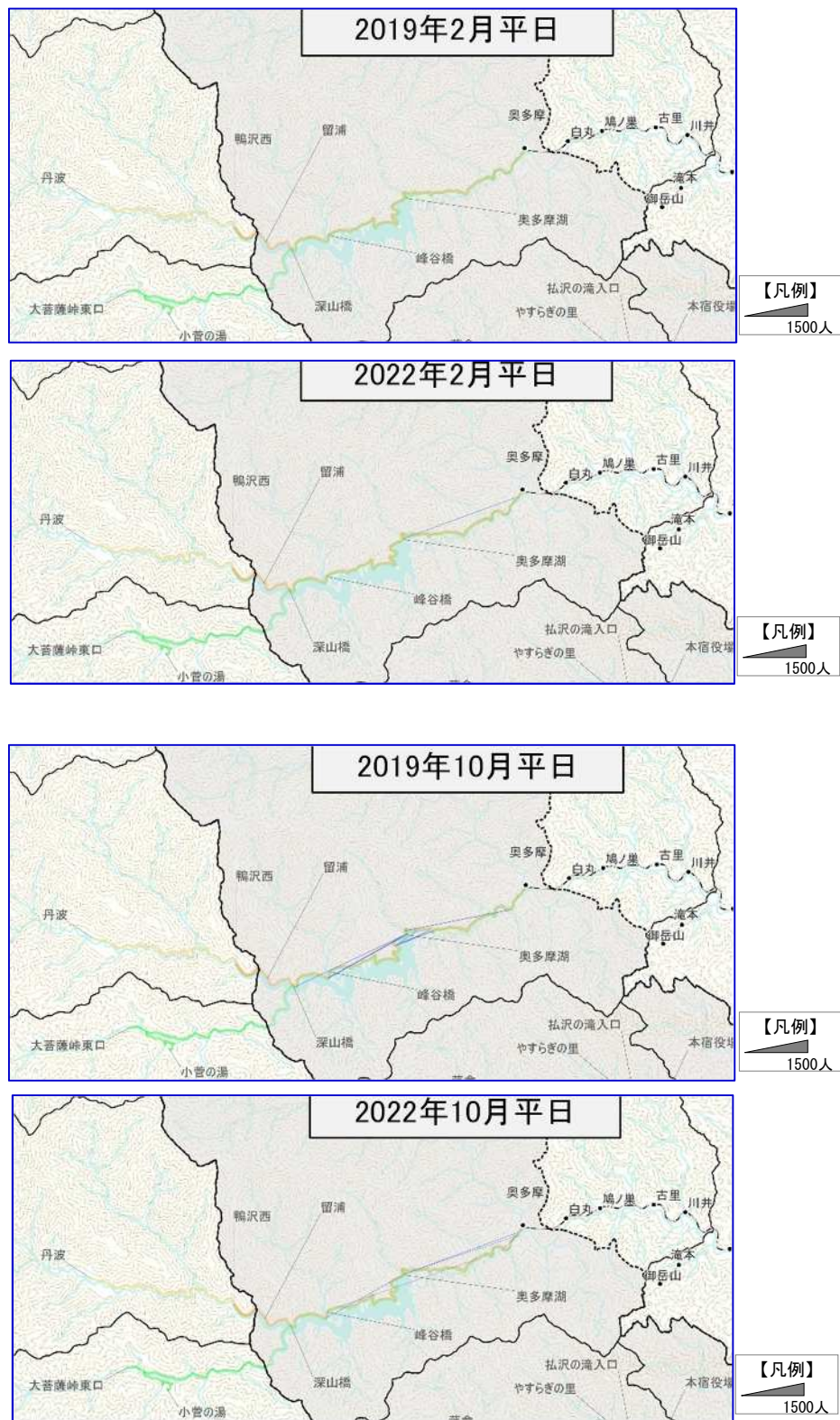
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要
資料) 西東京バス資料

図 奥多摩駅発着のOD【土日祝】

⑨バス停間利用者数（駅発着以外のOD）【平日】

奥多摩町内で駅発着以外のバス停間の利用は少ない。



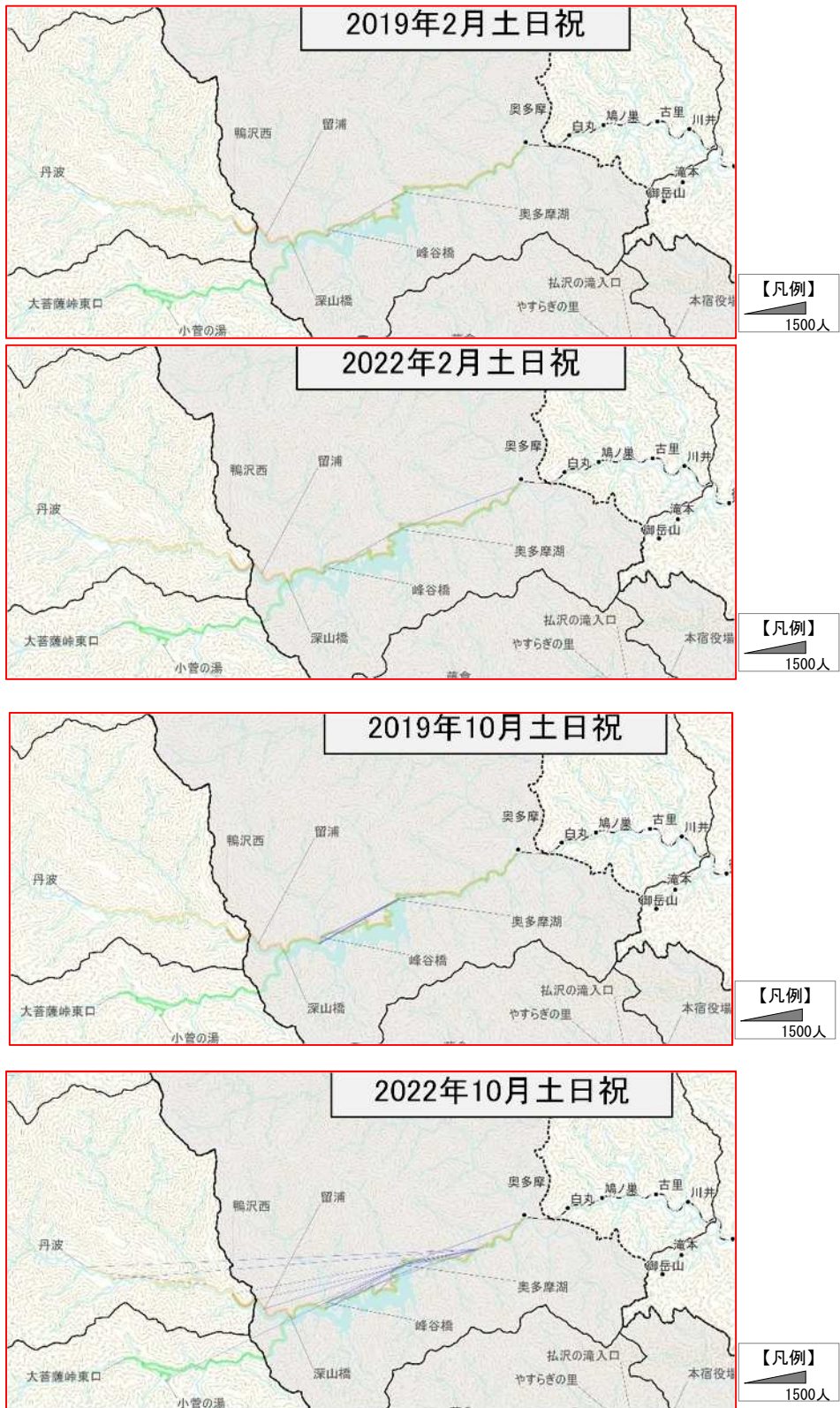
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制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）【土日祝】

奥多摩町内で駅発着以外のバス停間の利用は少ない。



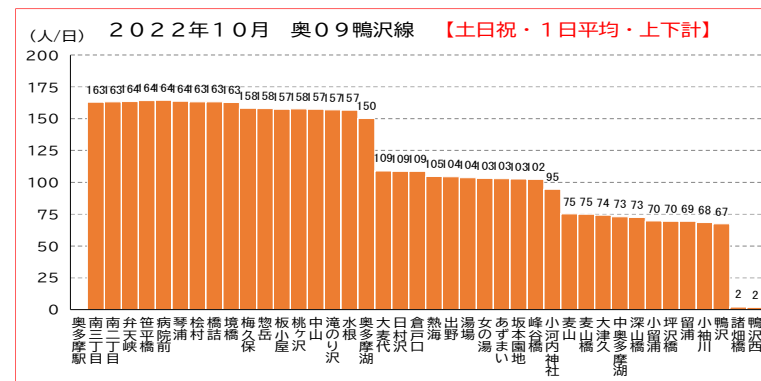
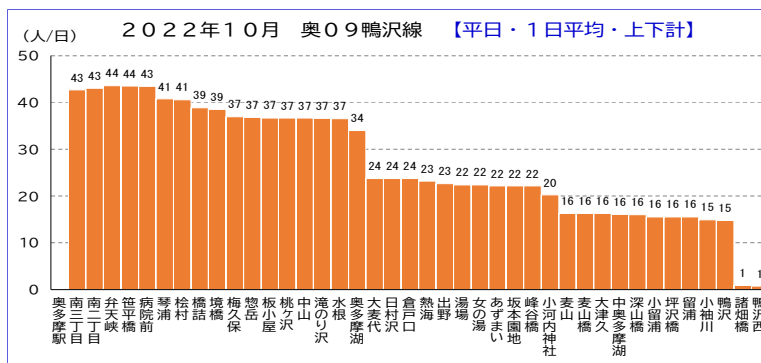
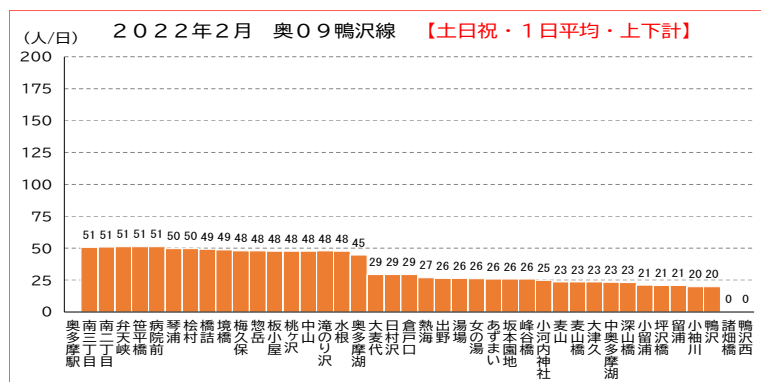
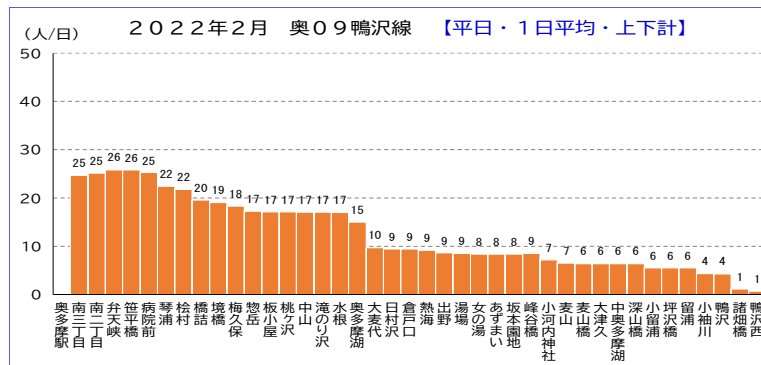
注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要

注) 奥10丹波線は2022年に国道411号が落石の影響により通行規制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【土日祝】

⑫バス停間断面通過人員 【奥 09 鴨沢線・2022 年】

奥多摩湖を境に利用者が大きく減少、さらに小河内神社(三頭山登山口)で減少、鴨沢(雲取山登山口)で大きく減少している。

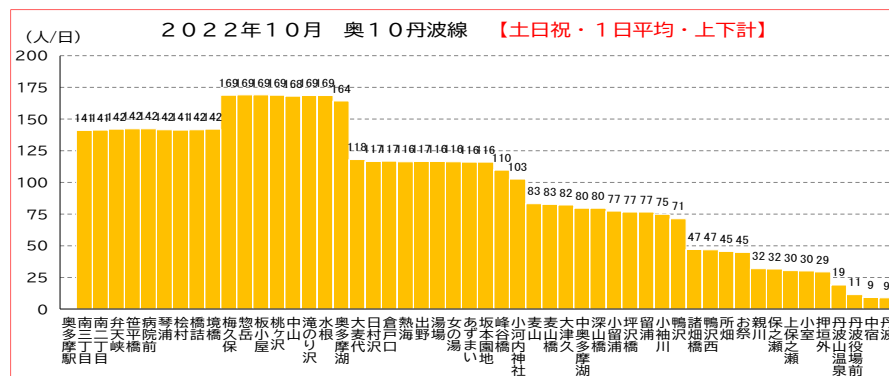
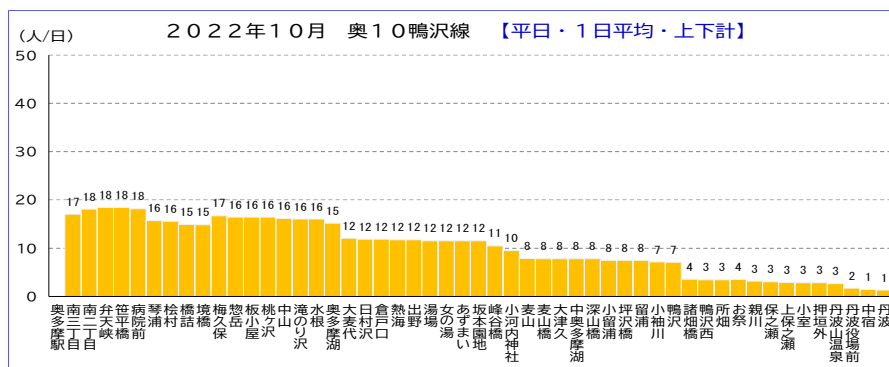
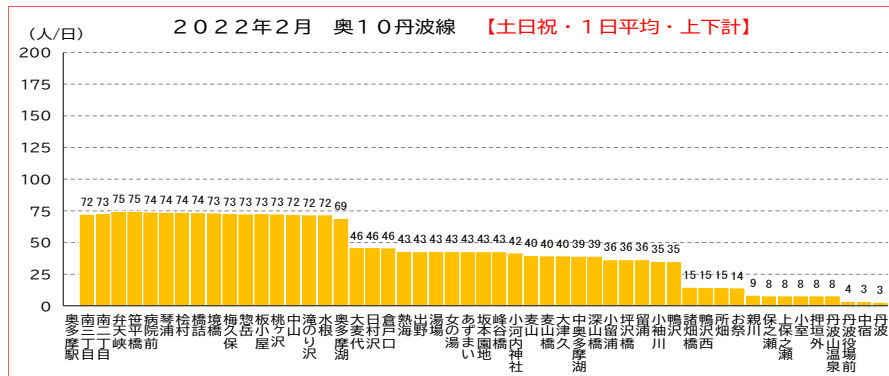
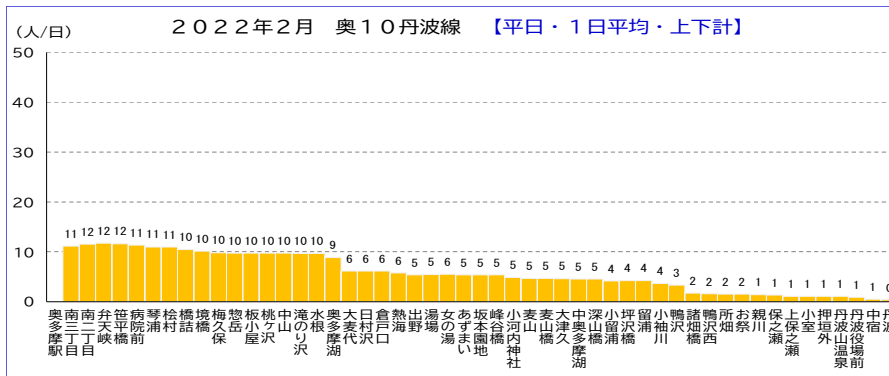


資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【奥 09 鴨沢線】

⑭バス停間断面通過人員 【奥 10 丹波線・2022 年】

奥多摩湖を境に利用者が減少、さらに小河内神社(三頭山登山口)、鴨沢(雲取山登山口)、お祭(三条の湯登山口)で減少している。10 月では境橋～奥多摩湖間の通過人員が最も多い。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。

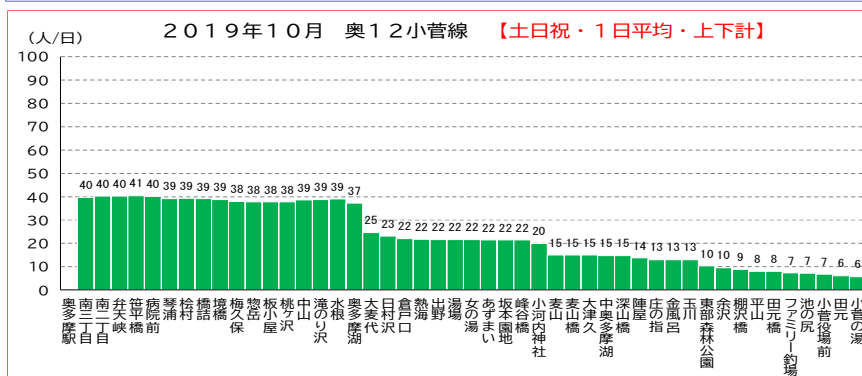
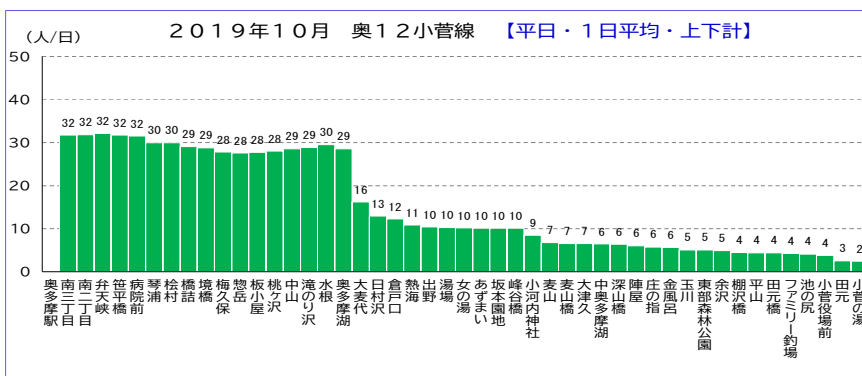
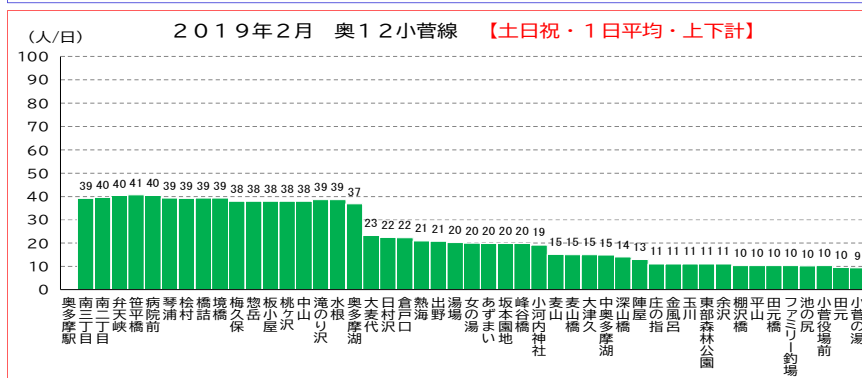
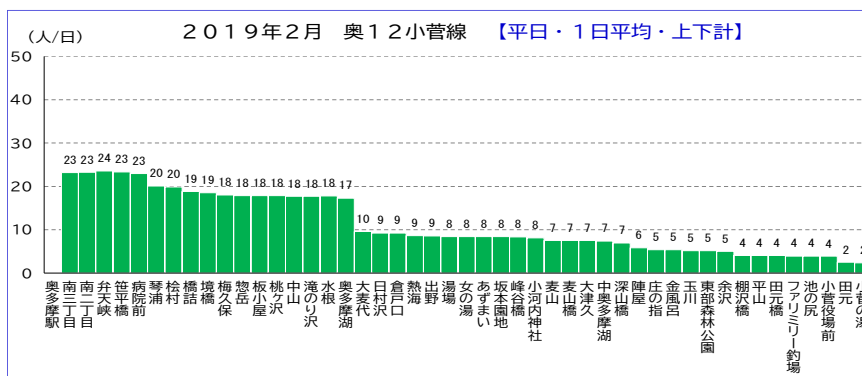


注) 奥 10 丹波線は 2022 年に国道 411 号が落石の影響により通行規制があったことに留意が必要
資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【奥 10 丹波線】

⑮バス停間断面通過人員 【奥12小菅線・2019年】

奥多摩湖を境に利用者が大きく減少、さらに小河内神社(三頭山登山口)で減少し、それ以西では緩やかに減少している。

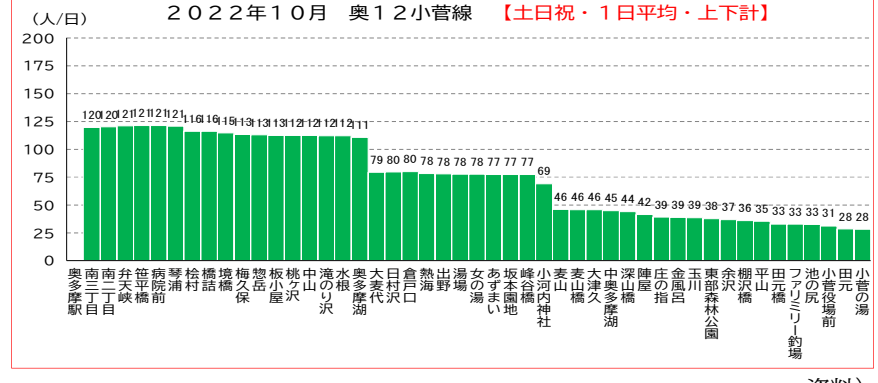
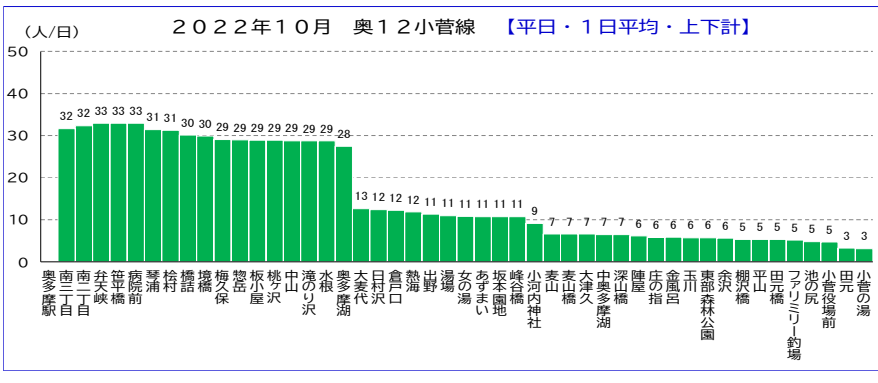
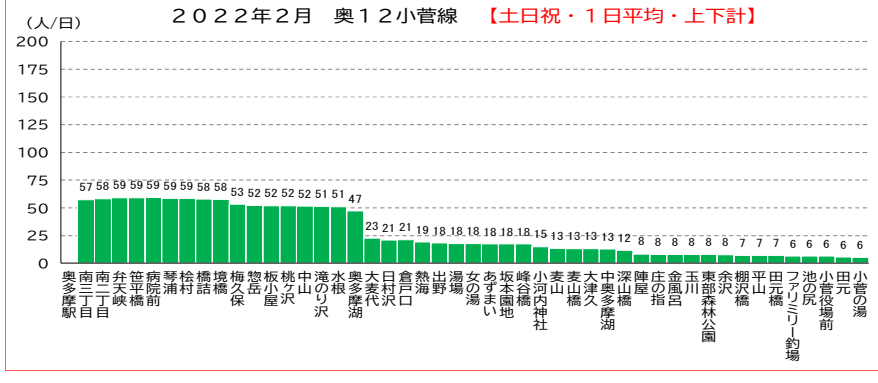
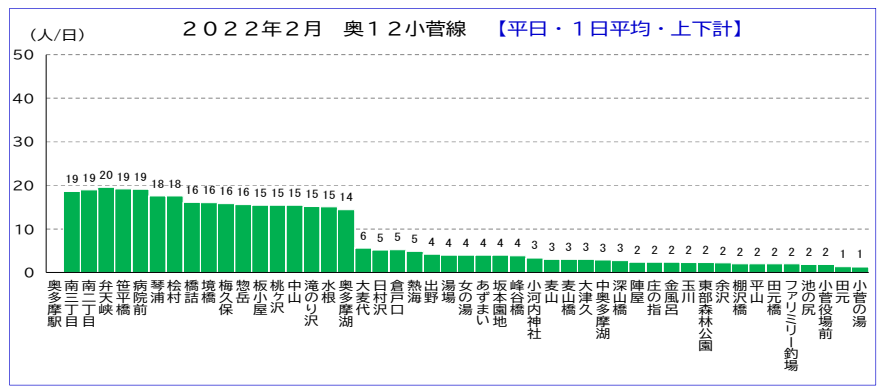


注) 2019年10月に令和元年東日本台風の影響があったことに留意が必要
資料) 西東京バス資料

図 バス停間断面通過人員 【奥12小菅線】

⑯バス停間断面通過人員 【奥12小菅線・2022年】

奥多摩湖を境に利用者が大きく減少、さらに小河内神社(三頭山登山口)で減少し、それ以西では緩やかに減少する。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月の土日祝では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 【奥12小菅線】

(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。



※奥12 小菅線は令和6年10月から補助幹線系統の対象外となる予定。

図 奥多摩地域における地域公共交通の位置づけと役割分担

表 奥多摩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 青梅線	奥多摩町の中心に位置し交通結節点である奥多摩駅から、青梅、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、観光を中心とした現状以上の需要を確保
地域内幹線	乗合バス	奥 09 鴨沢線	奥多摩駅を発着地とし、国道411号沿道の各地域や主要な観光スポット、登山口を經由し、山梨県丹波山村・小菅村へ連絡する。	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	奥 10 丹波線		
	乗合バス	奥 12 小菅線		
支線	乗合バス	奥 11 留浦線	奥多摩駅を発着地とし、奥09,10,12系統と共に、町内の国道411号沿道地域や主要な観光スポット、登山口へ連絡する。	交通事業者や関係者と連携した取組みにより、住民の啓発や観光でのPRにより、現状以上の観光需要を確保
	乗合バス	奥 15 奥多摩湖線		
	乗合バス	奥 14 峰谷線	奥多摩駅を発着地とし、国道411号沿道から離れた各地域へ連絡するとともに、観光スポット、登山口へ連絡する。	
	乗合バス	奥 20,21 日原線		

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

位置づけ	系統		役割
その他	乗合バス	奥 30、31 大丹波線 (路線の殆どが本計画区域外のため本計画対象外とする)	奥多摩駅を発着地とし、古里地区へ連絡するとともに、観光スポット、登山口へ連絡する。
	外出支援サービス(通院送迎)		通院が困難な町内在住の高齢者を対象に、町内医療機関への通院送迎を行う。

表 奥多摩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）

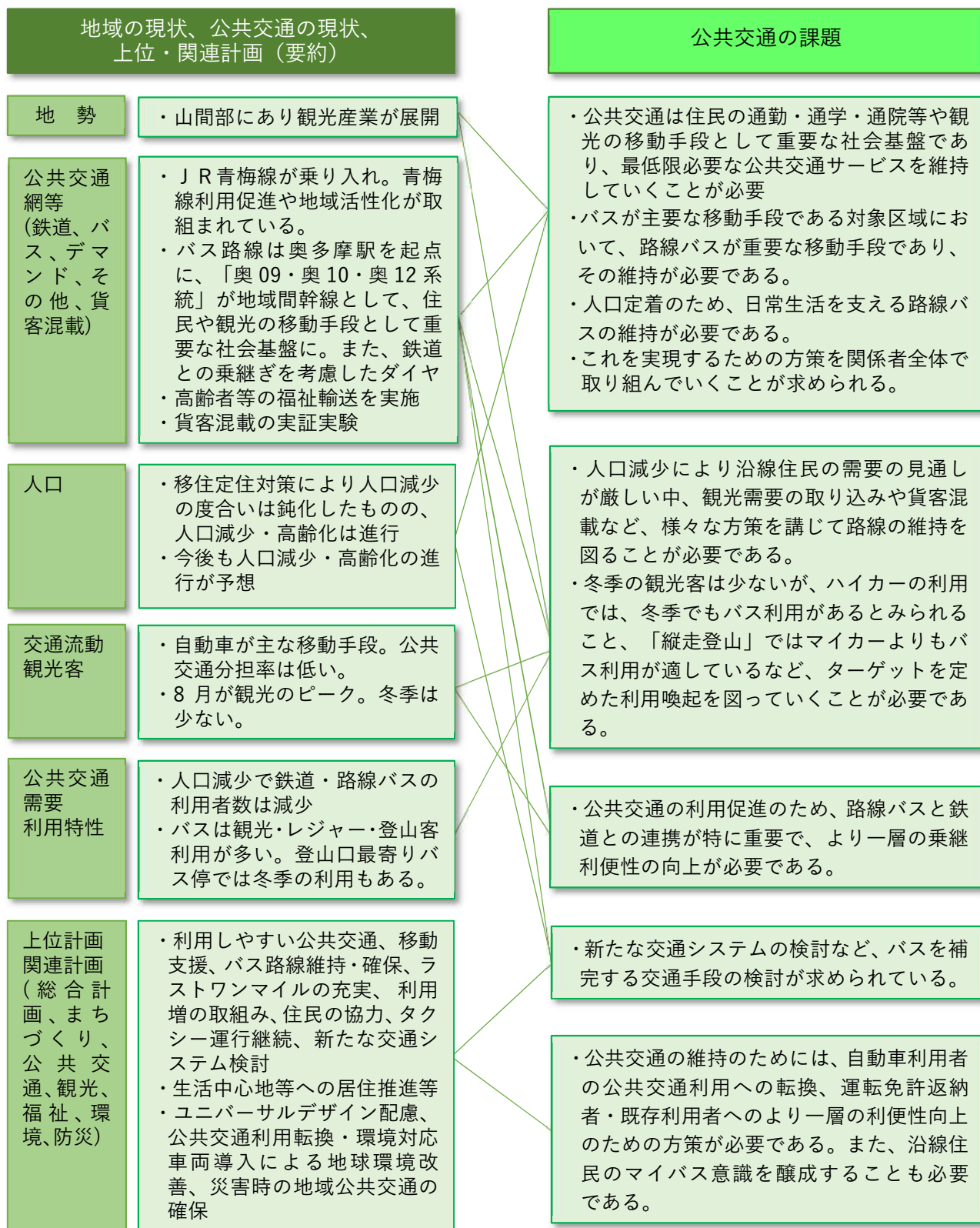
系統	対象地域における補助事業の必要性
奥 09 鴨沢線 (オレンジ系統)	<p>国道 411 号沿道の各地域や主要な観光スポット、登山口を經由し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光目的の主要な移動も担う。</p> <p>起終点の奥多摩駅では、JR 青梅線等他モードと連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
奥 10 丹波線 (薄オレンジ系統)	<p>国道 411 号沿道の各地域や主要な観光スポット、登山口を經由し、山梨県丹波山村まで連絡する。通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光目的の主要な移動も担う。</p> <p>起終点の奥多摩駅では、JR 青梅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>

注) 奥 12 小菅線について

- ・奥 12 小菅線は、令和 6 年 10 月に便数変更を予定している。これに伴い、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の対象外となる予定である。

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。

奥多摩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町西部(奥多摩駅以西)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
- ・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などの取組を通じた路線の維持が必要
- ・新たな交通システムの検討など、バスを補完する交通手段の検討が必要
- ・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。

※奥12 小菅線は令和6年10月から補助幹線系統の対象外となる予定。

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。
- ・今後とも路線バスを維持・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 きめ細やかな移動ニーズに対応した移動手段の確保

公共交通機関の不足を補う、様々な交通手段の確保のための方策に取り組んでいく。

- ・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く、公共交通利用が不便な地域が存在している。
- ・このような地域の居住者の移動ニーズに対応するため、公共交通機関の不足を補うための様々な交通手段の確保のための方策に取り組んでいく。

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

目標① 路線バス運行の維持・確保

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))
町内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データ	141,565 人/年 (路線バス)	【小河内線】 鴨沢線 留浦線 丹波線 奥多摩湖線 小菅線 峰谷線 【日原線】	142,000 人/年 (路線バス)
公共交通に係る町の財政負担額	普通会計決算	44,208 千円/年	奥多摩町 44,208 千円/年	38,000 千円/年
町内路線バスの収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料	50.3%	【小河内線】 鴨沢線 留浦線 丹波線 奥多摩湖線 小菅線 峰谷線 【日原線】	53.2%
スクールバスの代替となる路線バスの便数 (往復 = 1 便)	町及びバス事業者の通学定期等データ	小河内線 8.0 便/日 日原線 4.0 便/日	学校は奥多摩駅周辺に集中しているため、奥多摩駅を発着とした通学利用の便を対象とした	小河内線 8.0 便/日 日原線 4.0 便/日
路線バス情報のオープンデータ化率		0%	-	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 きめ細やかな移動手段の確保の取組

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))
外出支援サービスの年間利用者数	奥多摩町福祉協議会保有の利用データ	1,566 人/年	—	1,600 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

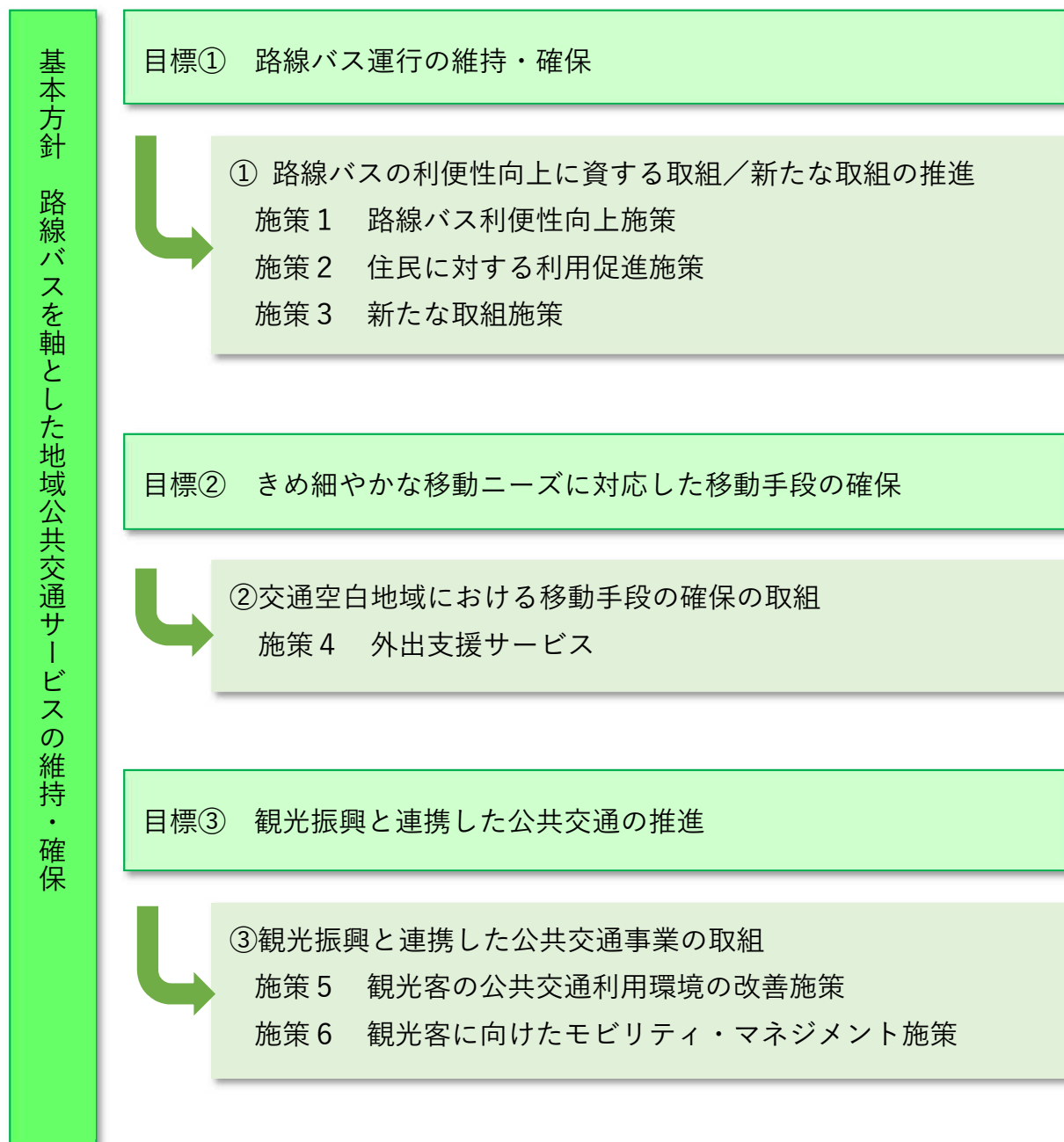
数値指標	データ取得方法	現況値 (令和4年度) ※	現況値内訳	目標値 (令和8年度(2026年度))
町内路線バスの年間利用者数(再掲)	バス事業者保有の乗降データ	141,565 人/年 (路線バス)	【小河内線】 鴨沢線 留浦線 丹波線 奥多摩湖線 小菅線 峰谷線 【日原線】	142,000 人/年 (路線バス)
観光地最寄バス停の乗降者数	バス事業者保有の乗降データ	87,738 人/年	奥多摩湖、小河内神社、峰谷、鴨沢、東日原・鍾乳洞	88,600 人/年
観光利用を主目的として確保する便数(往復 = 1 便)	バス事業者保有の乗降データ	【土日祝】 奥多摩湖 9.0 便/日 小河内神社 6.0 便/日 峰谷 2.0 便/日 鴨沢 6.0 便/日 東日原・鍾乳洞 4.0 便/日	—	【土日祝】 奥多摩湖 9.0 便/日 小河内神社 6.0 便/日 峰谷 2.0 便/日 鴨沢 6.0 便/日 東日原・鍾乳洞 4.0 便/日

※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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・奥多摩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、各系統が集まる奥多摩駅～奥多摩湖間においては、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
	②JR 線との円滑な乗り継ぎ連携 <ul style="list-style-type: none"> ・運行ダイヤ調整 ・遅延時の出発待機など
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・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、奥多摩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	JR 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	奥多摩町、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 PR 及び「地域ささえあいボランティア事業」に関する情報発信
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。 ・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、「地域ささえあいボランティア事業」に関する情報発信を行うなど、代替手段の周知についても行っていく。
実施主体	1) 奥多摩町 2) 奥多摩町、西東京バス



資料) 奥多摩町社会福祉協議会 HP

図 地域ささえあいボランティア事業パンフレット

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貨客混載事業の検討
内 容	・令和5年2月に西東京バスとヤマト運輸が連携して実施した貨客混載事業実証実験について実験結果を検証し、今後の本格実施に必要な条件等を精査し実現に向けた検討を行う。
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	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）

目 標	①路線バス運行の維持・確保
施 策	3 新たな取組施策
	⑧青梅線沿線における観光誘客の取組 ・JR 東日本等関係者が連携し、青梅線沿線における観光誘客の取組を推進
内 容	・東京アドベンチャーラインや、沿線まるごとホテル等、青梅線沿線において、観光誘客による公共交通利用促進・地域活性化に資する取組を、JR 東日本、行政（奥多摩町、小菅村）及び関係者と連携し、協働することで推進していく。
実施主体	JR 東日本、奥多摩町

東京アドベンチャーラインに乗って 沿線で魅力あふれる体験を愉しもう！



東京アドベンチャーラインとは

青梅線青梅駅から奥多摩駅間の愛称。

首都圏でありながら、

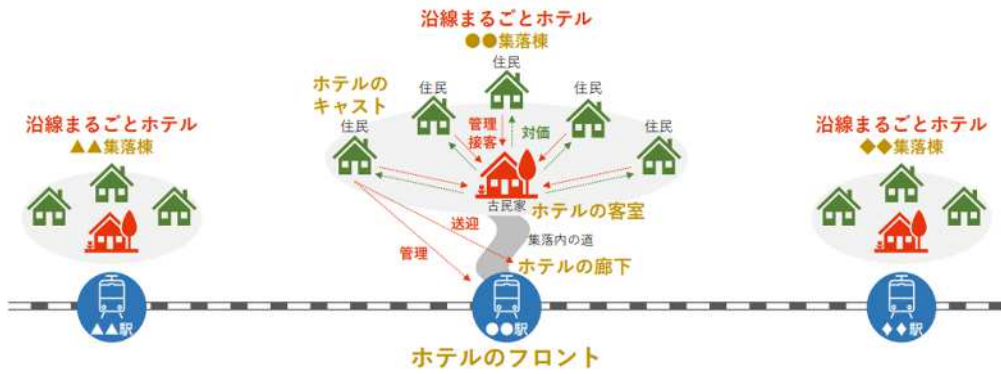
駅を降りてすぐに本格的な自然やアクティビティを楽しむことができ、
週末の小旅行や気軽なアウトドア体験ができる今注目のエリアです。

最新情報



資料) JR 東日本 HP

図 JR 東日本ホームページにおける「アドベンチャーライン」情報発信



資料)「JR 青梅線（東京アドベンチャーライン）から「沿線まるごとホテル」を本格事業化へ」

(R3.11.19 JR 東日本報道発表資料)

図 「沿線まるごとホテル」の実施概要

(2)「目標②きめ細やかな移動手段の確保の取組」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 外出支援サービス ①対象者への情報発信 ・広報誌等を通じたサービス内容の周知など
内 容	・奥多摩町において、高齢者で通院が困難な住民を対象としている外出支援サービス（通院送迎）について、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	奥多摩町

表 奥多摩町 外出支援サービス（通院送迎）概要

概要	在宅で生活する65歳以上で、医療機関への通院が困難な方を対象に、町内の医療機関への通院送迎サービス（外出支援サービス）を実施。自宅前まで送迎
対象者	身体上の理由や居住地近辺に公共交通がない等の理由により、医療機関への定期的通院が困難な在宅高齢者
送迎	社会福祉協議会が運行する自動車（10人乗りワゴン車）で、町内の指定医療機関への通院のための送迎
利用料金	無料
利用手続き	事前に利用者登録を行ったうえで利用

資料) 奥多摩町社会福祉協議会 HP

(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

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 西東京バス・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 ・地域公共交通の利用につながる観光客のパークアンドライドの推進・情報共有 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	奥多摩町、JR 東日本、西東京バス、タクシー事業者



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 現状の多言語表記

目 標	③観光振興と連携した公共交通の推進
施 策	5 観光客に向けたモビリティ・マネジメント施策
	⑤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 ⇒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 ⇒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 ⇒観光情報発信媒体との連携等 ・エリア外都民への PR ⇒ラッピングバスのエリア外走行、青梅線以外の JR 車内 PR など
実施主体	奥多摩町、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
	⑥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、渋滞軽減に資するため、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のモビリティ・マネジメントを行う。
実施主体	奥多摩町、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

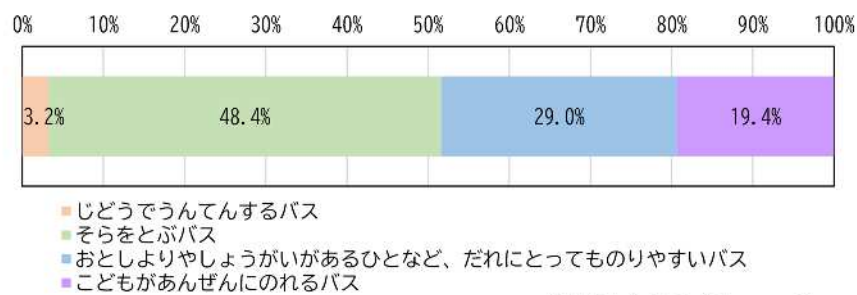
補助系統に係る事業及び実施主体の概要を以下に示す。

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
JR 青梅線	立川	青梅	奥多摩	—	—	JR 東日本	なし
奥 09 鴨沢線	奥多摩駅	深山橋	鴨沢西	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	幹線補助
奥 10 丹波線	奥多摩駅	深山橋	丹波山村 役場	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	幹線補助
奥 12 小菅線	奥多摩駅	深山橋	小菅の湯	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
奥 11 留浦線	奥多摩駅	深山橋	留浦	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
奥 15 奥多摩湖線	奥多摩駅		奥多摩湖	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
奥 14 峰谷線	奥多摩駅	峰谷橋	峰谷	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし
奥 20,21 日原線	奥多摩駅		鍾乳洞	4 条乗合	路線定期運行	西東京バス	なし

【コラム】 こどもアンケート

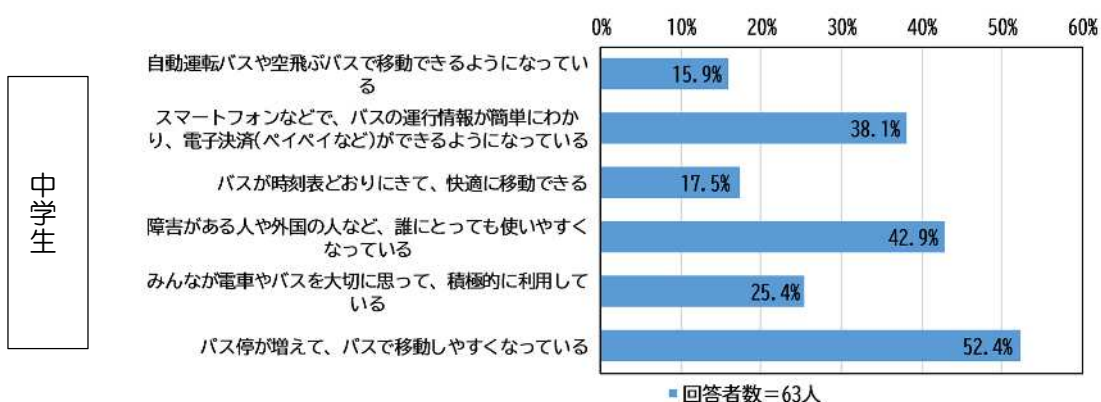
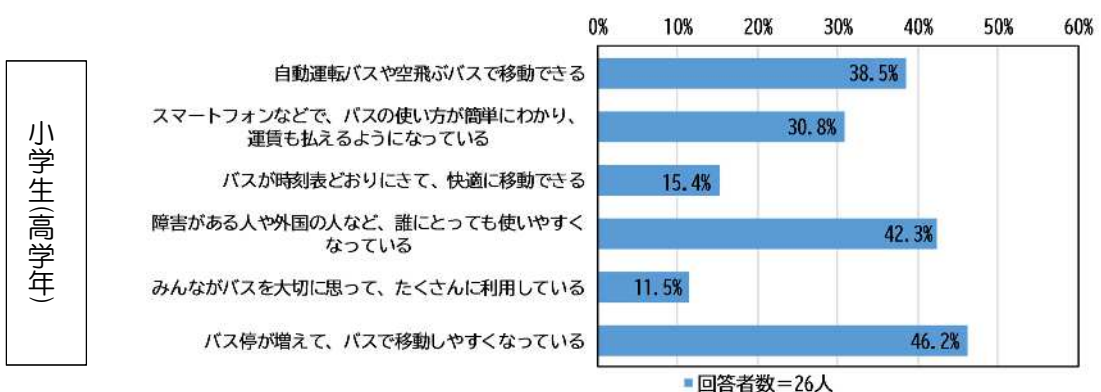
将来にわたって公共交通を地域で支え育てていくためには、未来を担う子どもたちにも地域の公共交通について広く知ってもらい、子どもたちの意見やアイデアを参考に、今後の取組を考えていくことが重要である。このため、小学生及び中学生に地域の公共交通について意見の募集を行い、小学生 57 名、中学生 63 名より回答をいただいた。

小学生（低学年）では、「あなたが のりたいと おもう バス を おしえてください。」という設問に対して、高齢者や障害者の乗りやすさへの配慮が伺えます。自由記述式回答では、感謝の意が多く述べられている。



乗りたいと思うバス n = 31

小学生（高学年）と中学生では、「あなたのまちを走るバスについて、将来、どのようなバスになってほしいですか？」という設問に対して、小学生（高学年）からは障害者や外国人への配慮や自動運転など、中学生からは障害者や外国人への配慮やバスの移動しやすさなどへの関心の高さが伺えます。自由記述式回答では、小学生（高学年）、中学生とも運行間隔の改善に関する意見が目立った。



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、奥多摩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。



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)			▶	

【参考資料】 こどもアンケートの実施

1. アンケート調査概要

(1) アンケート調査実施概要

今後の地域公共交通の主たる利用者として期待される子供たちへ、地域公共交通に対する意識などを把握するためアンケート調査を実施した。

- 対象校

奥多摩町 ：奥多摩中学校、氷川小学校

- 調査期間

令和6年1月に実施した。

- 調査対象者・調査内容

小学生は低学年（1～3年）と高学年（4～6年）、及び中学生を対象に、それぞれに調査内容を設定した。

調査内容としては、バスの認知度、利用状況、将来像などを設定した。

(2) アンケート回収結果

アンケートの回収票数は次表に示すとおりである。

表 アンケート回収結果

小学校 低学年	31
小学校 高学年	26
中学校	63

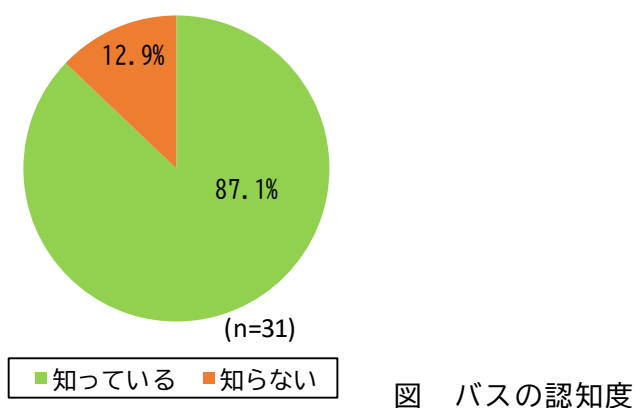
2. アンケート結果

2-1. 小学生（低学年）

(1) バスの認知度

多くの小学生(低学年)が自分たちの地域を走行するバスを知っており、87.1%となっている。

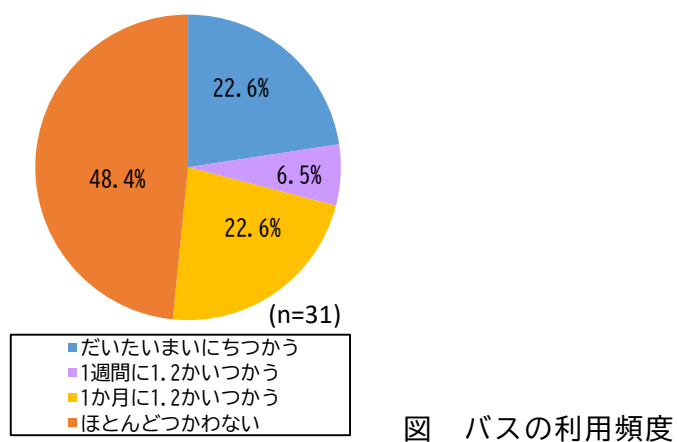
質問文：「あなたの まちを はしっている バスをしっていますか？」



(2) バスの利用頻度

通学でのバス利用があることから、毎日の利用が22.6%となっている。

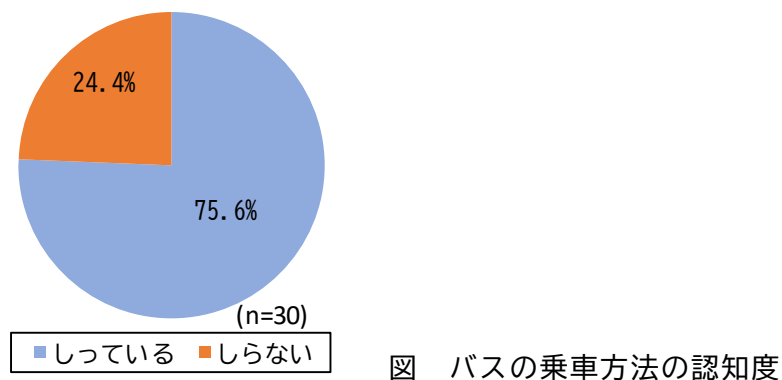
質問文：「あなたは バスに どれくらい のりますか？」



(3) バスの乗車方法の認知度

バスの乗車方法の認知度は76.7%と高くなっている。

質問文：「あなたは バスの のり方を しっていますか？」



(4) のりたと思うバス

「そらをとぶバス」が最も多く 48.4%となっている。

質問文：「あなたが のりたと思う おもう バスをおしえてください。」

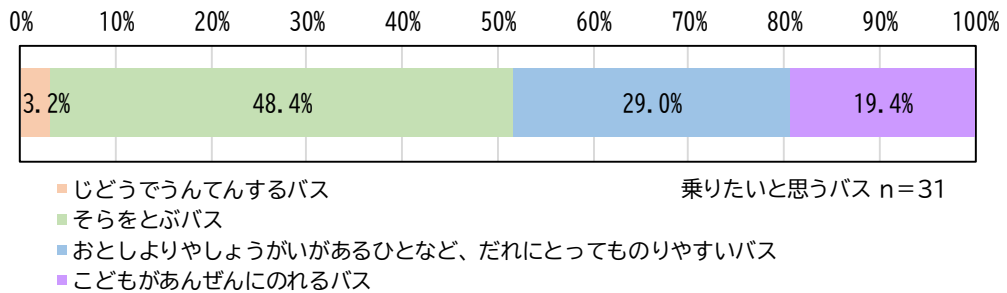


図 のりたと思うバス

(5) 自由回答

感謝の意を示した、計 6 件の記載があった。

表 自由回答（小学生（低学年））

項目	意見・要望	市町村名	票数	項目計
その他	感謝等		6	6
	朝早くから、寒いのにバスを運転してくれてありがとうございます。これからもよろしくおねがいします。	奥多摩町		
	安心に色んなばしょにとどけてくれてありがとうございます。	奥多摩町		
	ときどき乗せてくれてありがとうございます。	奥多摩町		
	あまり乗らないけど、いつもありがとうございます。	奥多摩町		
	いつも毎日のらせてくれてありがとうございます。	奥多摩町		
いつも乗らせてくださってありがとうございます。	奥多摩町			

2 - 2. 小学生（高学年）

(1) バスの認知度

小学生(高学年)は自分たちの地域を走行するバスを知っており、100%の認知度となっている。

質問文：「あなたの まちを 走っている バスを 知っていますか？」

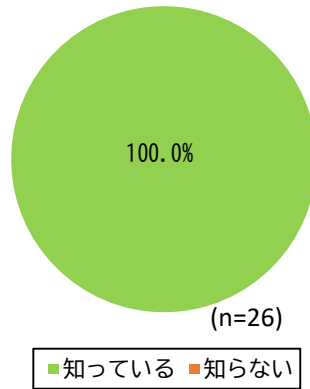


図 バスの認知度

(2) バスの利用頻度

通学でのバス利用があることから、毎日の利用が57.7%となっている。

質問文：「あなたは、まちを走るバスを どのくらい使いますか？」

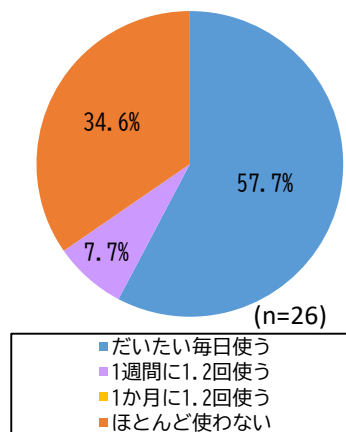


図 バスの利用頻度

(3) バスの乗車方法の認知度

バスの乗車方法の認知度は92.3%と高くなっている。

質問文：「あなたは バスの一般的な乗り方を していますか？」

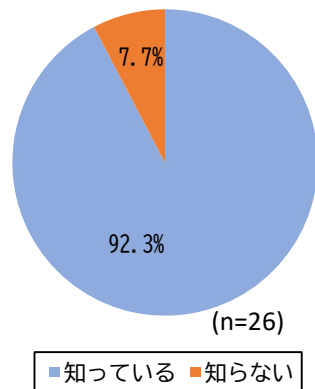


図 バスの乗車方法の認知度

(4) バスの将来像 (複数回答)

バス停増設によって移動しやすいことが最も多く 46.2%、次いで、障害者・外国人などにとって乗りやすいバスも 42.3%と多い。

質問文:「あなたのまちを走るバスについて、将来、どのようなバスになってほしいですか?」

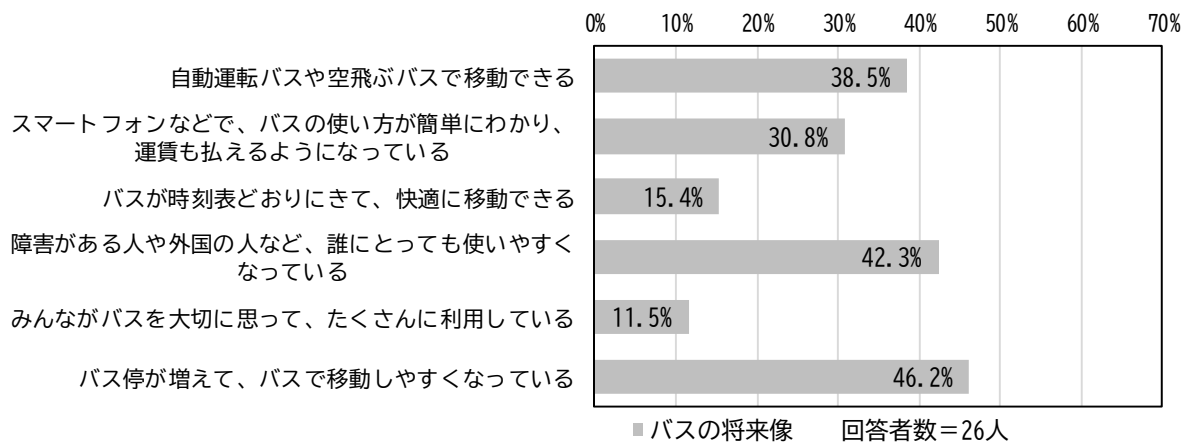


図 バスの将来像

(5) 自由回答

様々な意見や要望など、計 10 件の記載があった。

運行間隔に関する記載が比較的多くなっている。

表 自由回答 (小学生 (高学年))

	意見・要望	票数	項目計
運行ルート	山の中まで運行	2	2
	山の中まで来てほしい。		
	山の中まで来てほしい。		
バス停	もっとバス停を増やす。	1	1
運行間隔	バスの本数増	3	4
	もう少しバスの本数を増やしてほしい。		
	小さいバスでも本数をふやしてほしい。		
	バスが来る時間をふやしてほしい。		
	運行時間帯	1	
	もっとバスがくる時間を増やしてほしい。		
車内設備等	優先席	1	2
	もう一つぐらいでもいいから、ゆうせん席を作って老人の方や妊婦の方にゆずりたい。		
	座席・設備等	1	
	いすをなくしてそこに入れればいい。ベビーカーなどがいない時は補助席みたいにかんたんに出せたりしまえたりすると思う。		
感謝	いつもありがとうございます。	1	1

2 - 3. 中学生

(1) バスの認知度

多くの中学生が自分たちの地域を走行するバスを知っており、98.4%の認知度となっている。

質問文：「あなたのまちを走るバスを知っていますか？」

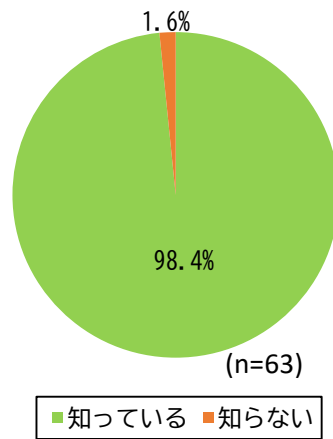


図 バスの認知度

(2) バスの利用頻度

通学でのバス利用があることから毎日の利用が36.5%となっている。

質問文：「あなたは、まちを走るバスをどのくらい使いますか？」

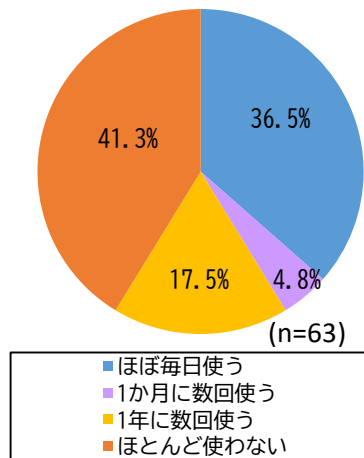


図 バスの利用頻度

(3) バスの利用目的 (複数回答)

通学や習い事を目的とした利用が42.9%と最も多い。

質問文：「あなたはどのようなときにまちを走るバスを使いますか？」

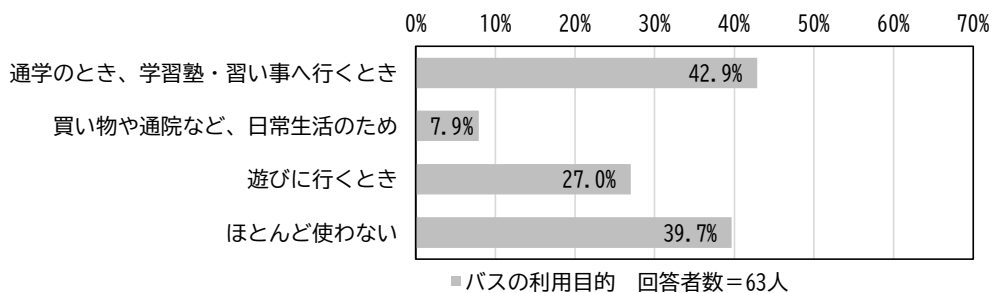


図 バスの利用目的

(4) バスの乗車方法の認知度

バスの乗車方法の認知度は 95.2%と高くなっている。

質問文：「あなたはバスの一般的な乗り方をしていますか？」

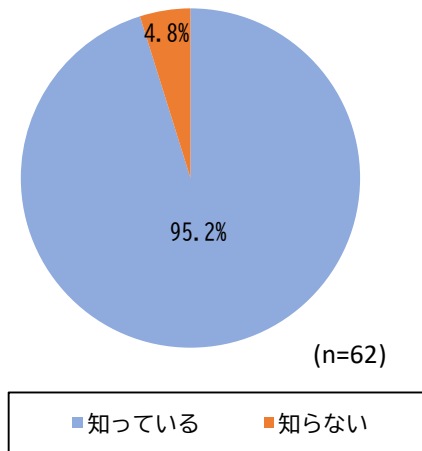


図 バスの乗車方法の認知度

(5) バスを利用するための取組 (複数回答)

バスをより利用するための取組として、便数やルートを増やすことが最も多い。

質問文：「奥多摩地域公共交通計画」では、まちを走るバスがより利用されるような取組について検討しています。どのような取組をすれば、あなたがよりバスを利用したいと思いますか？」

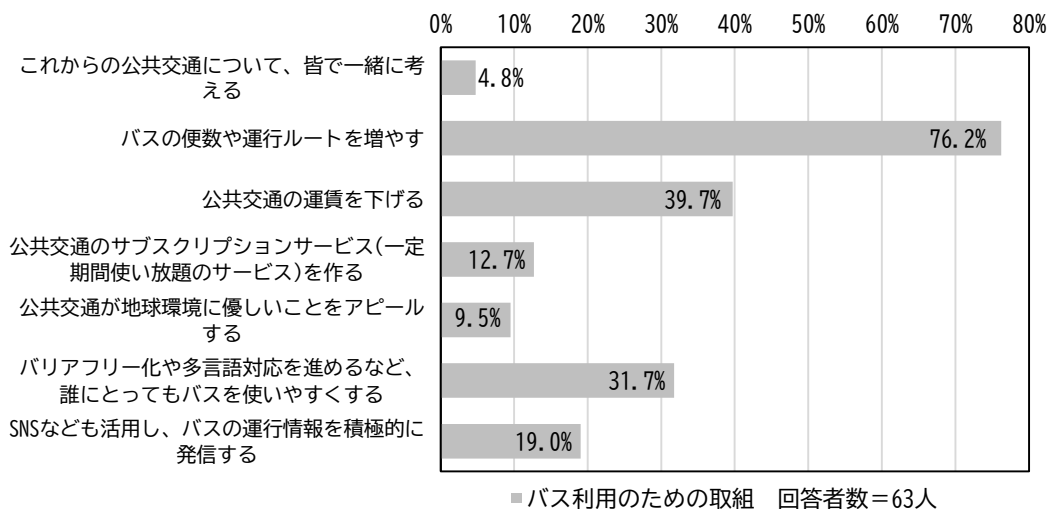
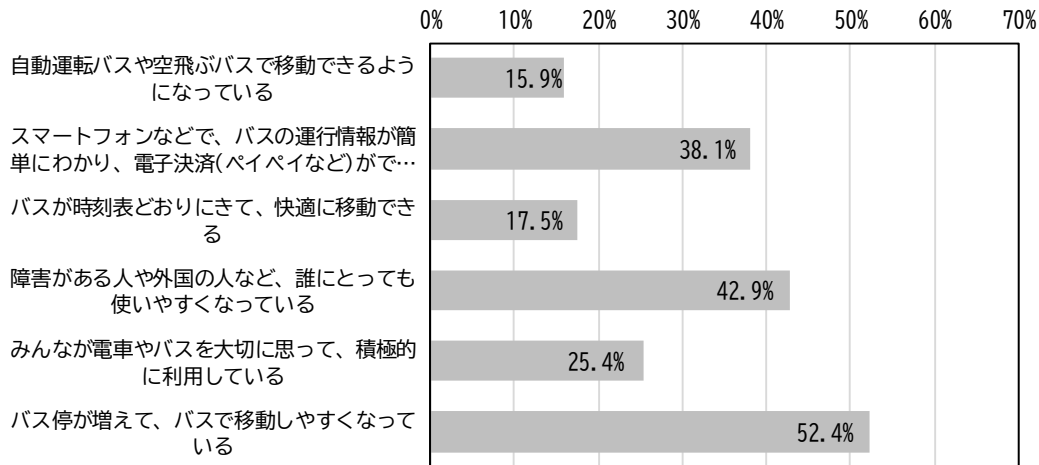


図 バスの利用のための取組

(6) バスの将来像 (複数回答)

バス停増設によって移動しやすいことと、障害者や外国人などが利用しやすいことの回答が多くなっている。

質問文：「あなたのまちを走るバスについて、将来、どのようなバスになってほしいですか？」



■ バスの将来像 回答者数=63人

図 バスの将来像

(7) 自由回答

様々な意見や要望など、計 22 件の記載があった。

運行間隔に関する記載が比較的多くなっている。

表 自由回答 (中学生)

項目	意見・要望	票数	項目計
運行ルート	丹三郎など…運行ルートをもっと増やしてほしい。	1	1
バス停	駅を増やして欲しい。	1	1
運行間隔	バスの本数増	7	10
	奥多摩は高齢者も多いから、45分に1本くらいは常に通るようにしてほしい		
	もっと便数を増やしたらいいのでは？		
	もっとダイヤをふやしてほしい。		
	バスの走る本数を増やしてほしい。		
	便数を増やして欲しいです。		
	1時間に1本しか走っていないので、もっと増やしてほしい。		
バスの便数を増やしてあげてほしい。			
運行ダイヤ	運行ダイヤ	3	
	最終バスが19:30までなことに困っています。高校に行くと、帰りの時間帯のバスを、もう少し増やしてほしい。		
	学校が終わるタイミングでバスが発車するので、もう少し発車時間を遅くしてほしい。		
車両	バスを大きくしてほしい。	1	4
	新しいバスをたくさん取り入れてほしい。	1	
	もう少し小さくていいと思う。	1	
	環境への配慮	1	
料金	運賃	2	2
	運賃が高い。		
	運賃(いかれてる高さ)が高すぎるから下げて。		
車内設備等	障害のある人や外国の人が使いやすいバスにしてほしい。	1	1
運行	安全運転で走行する。	1	1
その他	人口多くしたらいいんじゃない？	1	2
	もっと学生のことも考えた方がいいと思う。	1	