

# 檜原村路線バス検討委員会検討結果報告書

檜原村路線バス検討委員会

平成19年1月

## 檜原村路線バス検討委員会検討結果報告

本検討委員会は、平成16年12月17日に設置され、檜原村内における路線バスを中心とした村民の生活交通手段の確保に関し、平成19年1月18日まで総合的かつ慎重に討議を重ねてきた。

このたび、路線バスの維持に関する検討結果と併せて、今後の村における生活交通のあり方についての意見をとりまとめたので、報告する。

平成19年1月23日

檜原村長 殿

檜原村路線バス検討委員会  
委員長 大谷 正平

## 檜原村路線バス検討委員会検討結果報告書目次

はじめに	1
委員会の開催概要	1
委員会における検討結果 [ 概要 ]	3
1 . 委員会における検討の進め方について	3
2 . 檜原村における公共交通の問題点と改善要望について	4
( 1 ) 地域特性にみる問題点	4
( 2 ) バス交通の現状と問題点	6
( 3 ) 村民の意見にみる問題点と改善要望 ( グループインタビュー調査結果より )	9
3 . 路線バスの改善・充実方策の検討について	15
( 1 ) 路線バスの改善課題	15
( 2 ) 路線バスの改善方針	18
( 3 ) 路線バスの改善・充実方策	20
4 . バス交通空白 ( 不便 ) 地域の改善課題と改善方針について	22
( 1 ) バス交通空白 ( 不便 ) 地域の共通改善課題	22
( 2 ) バス交通空白 ( 不便 ) 地域の地域別改善課題	23
( 3 ) バス交通空白 ( 不便 ) 地域の改善方針	25
5 . 新生活交通システム実証運行計画 ( 案 ) の検討について	26
( 1 ) 運行の方針	26
( 2 ) 実証運行先行導入地域の設定	28
( 3 ) 運行計画 ( 案 )	29
( 4 ) 事業化の推進	31
. 調査検討資料	32
1 . 檜原村路線バス検討委員会中間報告 ( 概要 )	32
2 . 檜原村の地域・交通特性の把握	34
( 1 ) 檜原村の概要	34
( 2 ) 移動制約者の居住状況	38
( 3 ) 交通状況	41
( 4 ) 村民生活	49

3 . 移動制約者グループインタビュー調査結果の要点 . . . . .	5 6
( 1 ) 調査の実施概要 . . . . .	5 6
( 2 ) 調査結果のグループ別の要点 . . . . .	5 9
4 . 檜原村アンケート調査結果 ( 概要 ) . . . . .	8 0
5 . バス利用実態調査結果 ( 概要 ) . . . . .	8 2
. おわりに . . . . .	9 0

## ．はじめに

檜原村路線バス検討委員会（以下「委員会」と言う。）は、村内における「路線バスの維持」と村内で路線バスの通っていない「交通空白（不便）地域」における新生活交通手段の確保について検討を行うため、平成16年12月から平成19年1月に至るまで、計12回の委員会を開催し、検討を重ねてきた。平成18年6月には、村へ「檜原村路線バス検討委員会検討結果中間報告」を提出したところである。本報告書は、「中間報告」における検討課題に対する委員会での検討・調査結果及び、村内における路線バスを中心とした将来の望ましい生活交通のあり方と取り組むべき課題を報告するものである。

## ．委員会の開催概要

### 1．檜原村路線バス検討委員会の設置

#### 【設置】

平成16年11月1日

#### 【委員会検討事項】

檜原村内における路線バスを中心とした村民の生活交通手段の確保に関し、必要な調査、研究及び具体策について検討を行う。

### 2．委員会の構成メンバー 総数 13名

自治会長 6名（自治会連合会理事・住民代表）

檜原小中学校PTA会長 2名（小中学校保護者代表）

檜原小中学校副校長 2名（教育機関代表）

西東京バス運転担当課長 1名（一般乗合旅客自動車運送事業者代表）

東京都総務局行政振興企画課職員 1名（東京都多摩振興担当部署）

村特別職 1名（助役）

委員会構成メンバー数と委員役職名については、任期により変更あり

### 3．委員会開催日程

第1回委員会 平成16年12月17日（金）

議 題 委員長・副委員長の選出  
路線バスの現状説明

第2回委員会 平成17年3月7日（月）

議 題 委員会検討内容の方向性の決定  
多摩地域の市町村におけるコミュニティバスの現状について  
既存路線バス及び村内における新生活交通手段の検討

第3回委員会 平成17年6月29日(水)  
議 題 平成16年度開催分委員会検討結果概要説明  
村内交通空白地域における新生活交通手段の検討

第4回委員会 平成17年9月22日(木)  
議 題 村内における新生活交通手段の検討

第5回委員会 平成17年11月7日(月)  
議 題 アンケート調査票の内容検討  
路線バスの維持に関する検討内容について

第6回委員会 平成18年1月23日(月)  
議 題 アンケート調査結果について  
過疎バス補助制度について

第7回委員会 平成18年3月30日(木)  
議 題 アンケート調査結果報告及び新生活交通手段の方向性の検討について  
路線バスの維持に関する検討について  
新路線提案に関する費用負担について

第8回委員会 平成18年6月26日(月)  
議 題 「中間報告」・「アンケート調査結果」について  
路線バスの改善・充実及び新生活交通手段導入に関する資料分析・  
調査について

「檜原村路線バス検討委員会検討結果中間報告」村へ提出 平成18年6月30日(金)

第9回委員会 平成18年8月7日(月)  
議 題 「グループインタビュー調査実施計画」について  
委員会検討済資料(地域・交通特性)分析結果について  
路線バスに関する広報活動について

第10回委員会 平成18年9月30日(月)  
議 題 「グループインタビュー調査」分析結果について  
「檜原村の公共交通の問題点、改善要望・課題」分析結果について  
新生活交通手段の運行方法について

第11回委員会 平成18年11月29日(水)  
議 題 檜原村の公共交通の改善課題と改善方針について  
路線バスの改善・充実の方針について  
新生活交通手段実証運行の基本方針について

第12回委員会 平成19年1月18日(木)  
議 題 委員会検討結果報告書(案)の内容について

## ．委員会における検討結果 [ 概要 ]

### 1 ．委員会における検討の進め方について

村内の交通状況や村民からの要望を踏まえて、本委員会では、次の2点について検討を行った。

#### 「バス路線の改善・充実方策」の検討

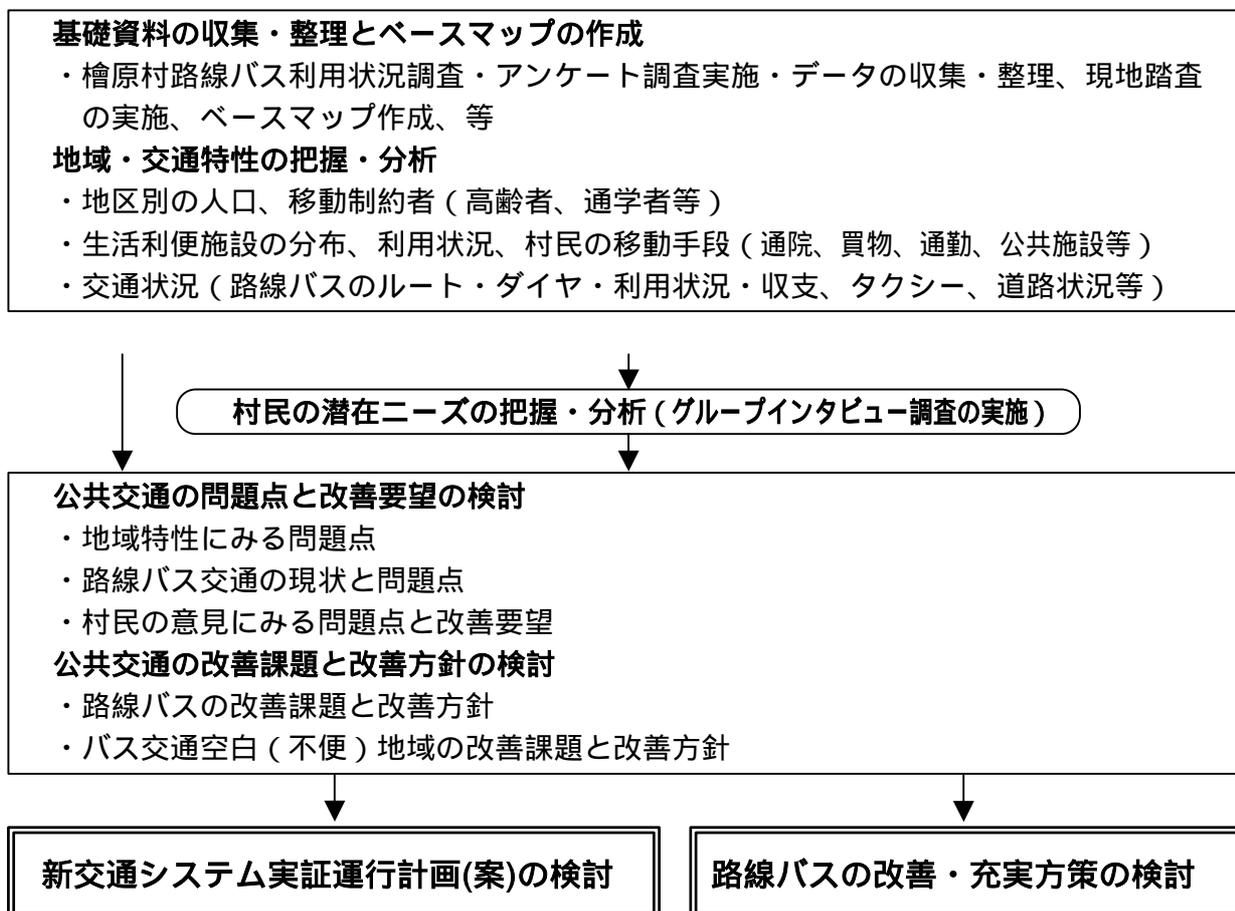
檜原村の公共交通の実態（問題点、改善要望等）に基づいて課題を整理し、既存の路線バスの維持方策について検討した。

#### 「新しい生活交通システム」の検討

将来における高齢者の増加に伴う「移動手段を持たない住民」の活動的な生活と社会参加を促すため、交通空白（不便）地域の解消を目的として、既存の路線バスが運行していない地域を対象にした「新しい生活交通システム」の導入を検討した。

なお、「路線バス」と新たに検討を行う「新しい生活交通システム」については、それぞれの役割分担と相互補完を図ることを前提に検討を行った。

#### 委員会での検討手順（フロー図）



## 2. 檜原村における公共交通の問題点と改善要望について

檜原村における地域・交通特性の把握・分析(中間報告での検討結果)を踏まえて、公共交通の問題点と改善要望を以下のとおり整理した。

地域特性やバス交通の現状から見えてくる問題点に加えて、村民の潜在的な移動ニーズや改善要望を把握するため、移動制約者を対象としたニーズ調査(グループインタビュー調査)を実施した。

### (1) 地域特性にみる問題点

#### 地形・気候を考慮した交通手段の確保

1. 平坦地が非常に少ない地形である。路線バスのバス停から集落に続く道路は、道幅が狭く急峻な坂道が多い(全地区に共通)。
2. 冬期は寒さが厳しく日の当たらない道路が多いため、積雪や路面凍結によりマイカーでの移動が困難になる。
3. 集落からバス停までの距離が1.5km以上にもなる地区(住まい)がある(藤倉、神戸、湯久保等)。

#### 高齢化社会の移動に対応できる交通ニーズへの対応

～増大する高齢者＝移動制約者をサポートする交通サービスの構築～

1. 檜原村の高齢化率は40%以上と移動制約者が多い
  1. 高齢者数は1,222人、高齢化率は40.5%である(平成18年)。
  2. 女性の高齢化率は48.1%と高い。また、高齢女性の自動車免許保有率は一般的に低いことから、移動に困難をきたしている高齢の女性が多いと考えられる。
  3. 世帯人員は2.5人(平成18年)と減少傾向にあり(昭和56年は4.0人、平成8年は2.9人)、高齢者(単身を含む)世帯が多いこと(増加していること)が予想される。
2. 地区別にみると、人口が少ない地域で高齢化率が高い
  1. 高齢者数の多い地区：下元郷(72人/32.1%)、神戸(62人/31.3%)、宮ヶ谷戸(60人/34.9%)、柏木野(60人/35.1%)
  2. 高齢化率の高い地区：中組(56.8%/21人)、笛吹(52.8%/28人)、倉掛(52.2%/24人)、茅倉(50.0%/12人)

#### やすらぎの里へのバス交通アクセスの充実

～やすらぎの里は、医療・福祉関係の施設が集約し、村民の利用が最も多い公共施設である～

通院利用が多い(アクセス性の向上が求められている)

1. やすらぎの里内には、檜原診療所、高齢者在宅サービスセンター、福祉作業所、ふれあいセンター(会議室、やすらぎの湯)、児童館がある。

2. 檜原診療所は、村民が最も利用する通院先である(平成16年村民アンケート調査より)。
3. ふれあいセンター内の「やすらぎの湯」は、高齢者に多く利用されている。

## ＪＲ武蔵五日市駅への交通アクセスの充実

～買物、通院、通学(高校)などの日常生活の外出で利用が多い～

1. 武蔵五日市駅周辺とＪＲ線の利用が多い(アクセス性の向上が求められている)

1. 主な買物先：いなげや(武蔵五日市駅周辺)、東急(秋川駅)、立川・都心方面
2. 主な通院先：阿伎留病院(武蔵引田駅)、青梅市立総合病院(河辺駅)
3. 主な通学先：五日市高校(五日市高校バス停)、東大和南高校(西武線玉川上水駅)、青梅総合高校(東青梅駅)、福生高校(福生駅)など

2. 利用しやすいバス停が求められている

1. 暑い日や寒い日、雨の日、風の強い日などは、武蔵五日市駅隣接の飲食店でバスや親の送迎を待っている高校生が多くいる。
2. 武蔵五日市駅周辺にある通院先や買物先の近くにバス停が設けられると便利である。

## 通学手段としての路線バスの充実

1. 小学生の約98%、中学生の約75%が路線バスで通学している

1. 村内のほとんどの児童・生徒が檜原小学校と檜原中学校へ通学している(174人中167人/約96%)。児童・生徒の帰宅時間を考慮したダイヤ見直しの要望が多い。
2. 路線バスがスクールバスの役割を果たしており、運賃は村が補助している。バス停まで遠い地域では、親がバス停まで送迎していることが多い。

2. 高校生は武蔵五日市駅経由で近隣市町に通学している

1. 村内の高校生(16～18歳)は79人である。
2. バス利用実態調査(平成16年11月実施)では23人の乗降があった(上り便は6人、下り便は17人)。
3. 武蔵五日市駅と村内を結ぶ路線バス定期代の2割を村が補助している。補助申請者数(50人)と利用実態には差があることから、家族による送迎(例えば登校のみ送迎、下校のみ送迎など)が相当数あると考えられる。

## 来村する観光客の交通手段の維持

1. 登山やハイキング、キャンプ等に適した自然資源が豊富な檜原村には、年間を通じて多くの観光客が訪れている。マイカー利用者が多いが、路線バスを来村手段としている観光客も相当数いることから、路線バスは欠かすことが出来ない交通手段となっている。

2. 数馬バス停からは都民の森への連絡バス(無料)が1日5本運行されている。

3. 主な観光地：払沢の滝、都民の森、神戸岩、数馬の湯

## (2) バス交通の現状と問題点

### バス交通のサービス水準の向上

#### a. 利用者数が少ないバス交通の活性化が求められている

##### 1. バス利用実態調査結果にみる利用傾向

1. 1日の総乗降者数881人のうち、檜原村内バス停での乗降者数は562人(上り便：301人/下り便：261人)であった。1便あたりの平均乗降者数は13.0人であった(平成16年11月、檜原村バス利用実態調査より)。
2. 村内の路線バス5路線のうち3路線が、地方バス路線助成制度の対象となっている。このうち数馬線が今年度から高額補助路線に指定されている。  
路線バス検討委員会において、「国の補助金制度と村の路線バスの現況とが一致していない路線がある」「補助制度がバス会社の自助努力を妨げている」等の意見があった。

##### 2. バス利用者数の把握が必要である

1. 補助や支援・協力推進のためには、バス利用の実態を把握しておくことが求められている。
2. 特に、シルバーパスの利用者は、檜原村の路線バス利用者の中で大きな割合を占めていると考えられるため、その数の把握は重要である。

#### b. 運行時間帯の短い区間がある 小岩～藤倉

1. 武蔵五日市駅と役場の間は、5時台から21時台が確保されている。
2. 役場と小岩の間は、6時台から20時台が確保されている。
3. 小岩と藤倉の間は、7時台から18時台である。
4. 役場と数馬上の間は、6時台から19時台が確保されている。

#### c. 運行していない時間帯がある 16時台～18時台

##### 1. 檜原小・中学校からの路線バスに対する要望

1. 下校時間の16～18時台のバスがない。
2. 特に、村外への学校行事や部活動などで帰りが遅くなった時にバス便がなく、その都度、村教育委員会がワゴン車で児童・生徒を送っている状況である。

##### 2. 檜原小・中学校の現状

1. 数馬行は、16時29分から18時22分までの約2時間近く便がない。
2. 藤倉行は、16時7分から18時4分までの約2時間近く便がない。

##### 3. 各自治会長からの路線バスに対する要望

- ・16時～18時の間のバスがないため、武蔵五日市駅で帰宅途中の高校生がバスや家族の送迎を待つ姿がよく見受けられる。

**d . 1 時間に 1 本以下と運行本数が少なく、区間によって差がある**

- 1 . 武蔵五日市駅～数馬間は、1 日片道10本である。
- 2 . 武蔵五日市駅～小岩間は、1 日片道14本、終点藤倉までは1 日片道 8 本である。
- 3 . 武蔵五日市駅～本宿間は、1 時間に 1 本以上が確保されている。

**e . 運賃の高さによってマイカー利用に流れている**

- 1 . 武蔵五日市駅から各地区への運賃：役場410円、小岩630円、藤倉730円、数馬910円
- 2 . やすらぎの里から各地区への運賃：藤倉440円、数馬690円、武蔵五日市駅460円

**バス交通空白(不便)地域の解消**

**a . バス交通空白(不便)地域の設定**

- ・委員会において検討した結果、バス交通空白(不便)地域を、路線バスの乗り入れがなく、最寄りのバス停までの距離が概ね300m以上の地域と設定した。

**b . バス交通空白(不便)地域の特徴など**

**1 . 神戸地区**

- 1 . 人口は198人であり、地区別にみると下元郷(224人)について2番目に多い。高齢者数は62人と多いが、高齢化率は31.3%と村平均(40.5%)より低く、子どもは18人いる。
- 2 . 神戸岩入口バス停から集落の一番奥までは1.5kmほどあり、上り坂の道路沿いに集落が分散している。

**2 . 藤倉地区**

- 1 . 人口は120人である。地区別にみると28地区中9番目に多い。高齢者数は58人と多く、高齢化率は48.3%と村平均(40.5%)より高い。
- 2 . 路線バスの終点(藤倉バス停)から700m程なだらかな坂が続き、住居がある。更に2～3km上ったところにヘリポートと住居がある(10数軒/約25人)。
- 3 . 地区内には、自家用車の入れない山道に沿って住居が点在しており、福祉モノレールを利用している住民も多い。

**3 . 湯久保地区**

- 1 . 人口は38人と少ない。高齢者数は18人と少ないが、高齢化率は47.4%と村平均(40.5%)より高い。子どもは、中学生が1人のみである。
- 2 . バス停から集落までは1km以上の坂道があり、集落の途中で車では道に慣れたドライバーでなければ上れない程の急峻な坂がある。

**4 . 尾根通地区**

- 1 . 人口は11人と少ない。そのうち高齢者が5人と約半分を占めている(高齢化率は45.5%)。子ども(小中高生)は0人である。

- 2 . バス路線の通っている道路から集落までは、集落の途中で車では道に慣れたドライバーでなければ上れない程の急峻な坂がある。
- 5 . 大平地区（数馬上）
    - 1 . 数馬上地区は、住居の多くがバス路線の近くに位置しているが、数馬バス停から奥にある大平地区にバス交通の不便な地域が存在する。また、入間白岩林道の入口付近にバス停から遠くて不便な地域があるが、住居が分散しており人口も少ない。
    - 2 . 大平地区の人口は21人、高齢者数は10人、高齢化率は47.6%である。
    - 3 . 大平地区は、路線バスの終点(数馬バス停)から700～800m奥まで集落が続いている。一番奥には旅館が数軒ある。
- 6 . 笛吹地区
    - 1 . 人口は53人と少ない。高齢者数は28人とそれほど多くないが、高齢化率は52.8%と5割を超えている。
    - 2 . バス停から集落までは約300mあり、集落の奥まで行くと1kmになる。
- 7 . 泉沢地区（下元郷）
    - 1 . 下元郷全体の人口は224人と村内で最も多い。高齢者数は72人、高齢化率は32.1%と村平均より低い。
    - 2 . 交通空白地域である泉沢地区は、バス路線の通っている道路から1km以上離れた坂道が続く道路沿いにある集落である。

### (3) 村民の意見にみる問題点と改善要望 ~グループインタビュー調査結果より~

グループ：4グループ(35人)

実施日：平成18年9月21日(木)、22日(金) 於：福祉センター

#### 通院・買物の現状と路線バスへの改善要望(高齢者グループ)

##### a. 通院・買物の現状(高齢者はほとんどシルバーパスを利用して外出している)

1. 通院先：やすらぎの里の檜原診療所、五日市方面の阿伎留病院や医院
1. やすらぎの里へは、朝9時台のバスで行くことが多い。
2. やすらぎの里へ入るバスは、最低でも1時間1本は欲しい。
3. 五日市方面へは、朝7~8時台のバスで行って午前中に戻ってくる。
  
2. 買物先：秋川の東急、武蔵五日市のいなげや、青梅のオザム、生協・移動販売車
1. 衣料品などは東急で買う。日用品は武蔵五日市や青梅のスーパーが安いので行く。
2. 五日市方面の病院・医院へ行くついでに買物をする。
3. 買物は子どもが五日市方面に行くので頼んでいる。

##### b. 路線バスの改善要望

1. 運行本数を1時間1本にして欲しい(本宿~藤倉間、本宿~数馬間)
1. 本宿までのバスは21時まで何本も出ているが、その先へ行くバスがない。車がない人は困る。
2. 2時間待つのは大変である。1時間に1本ある時間帯でも、数馬行の16時01分と17時59分など時間が離れているところは近く(均等に)なるようにずらして欲しい。
  
2. 半日で用事をすませたい(バスのない時間帯がある)
1. 藤倉：行きは8時台の便が欲しい  
帰りは武蔵五日市駅発の12時台・16時台の便がない
1. 8時30分くらいに藤倉発のバスがあると、五日市へ出かけたとき、いなげやなどで買物をして、11時05分のバスで余裕をもって帰ってこられる。現在は9時52分発しかないので、少し買物してぱっと帰って来ないと午前中に帰ってこられないので不便である。
2. 路線バスは1時間に1本は欲しい。2時間待つのは大変なことだ。1時間に1本ある時間帯でも、04分と57分など時間が離れているところは(近くなるように)ずらして欲しい。
3. 本宿まではバスがあるので、そこからタクシーに乗ったりしている。
2. 数馬：武蔵五日市駅発の12時台の便がない
1. 7時・8時台バスに乗り、医者へ行って、五日市の商店街で買物をして、11時24分の数馬行きに乗って帰る。医者がすいている場合は帰って来られるが、混んでいて待ったりすると、午後(13時23分のバス)になっ

てしまう。

2. (通院や買物で出かける時は) 8 時頃に家を出て、11時半のバスに乗って帰る。11時20分のバスが出てしまうと次のバスがない。1時間～1時間半待たないといけない。たまに10時47分のバスで帰れるときもある。
3. 武蔵五日市駅発の終発便がもっと遅くまで欲しい
  1. 小岩方面は、21時台まで欲しい
    - ・武蔵五日市駅発の20時10分が終バスなのが困る。21時頃まであればよい。
  2. 数馬方面は、20時台まで欲しい
    - ・武蔵五日市駅20時発のバスが欲しい。数馬行きは、19時15分が最終である。20時頃まであれば、みなさん間に合うので結構利用すると思う。

### やすらぎの里へのアクセスと路線バスへの改善要望（高齢者グループ）

#### a. やすらぎの里の利用

1. 檜原診療所、温泉はたくさん的高齢者が利用している
  1. やすらぎの里の檜原診療所、五日市方面の病院・医院を利用している。
  2. (やすらぎの里には)温泉もあるので、週に3回くらい行くときもある。
  3. 朝9時台のバスで行くことが多い。午後に行くこともある。
  4. 日曜日は昼のバスがなくて14時10分のバスしかない。(帰り)1日仕事になってしまう(行きは12時～14時台、帰りは11時～13時台がない)。

#### b. 路線バスアクセスの改善要望

1. すべての便をやすらぎの里の中を経由して欲しい
  1. やすらぎの里の中へ入るバスは、最低でも1時間に1本は欲しい。
  2. 午前中は、やすらぎの里の中まで入ってくれるのでいいが、午後はバス停まで橋を渡るのが大変。日中だけでもよいので、午後も入って欲しい(北秋川)。
  3. (中へ入るのは)土曜日は午前中1本か2本である。日曜日はまったく入らない。
2. やすらぎの里からの帰りのバスがない
  1. 檜原診療所、温泉を出ると帰りの次のバスがない(南秋川)。
  2. やすらぎの里からの帰りのバスは、10時・11時・16時台の3本のみである(南秋川)。
3. とうげん橋(やすらぎの里)にバス停を設置して欲しい
  1. とうげん橋のところに正式なバス停を設けてくれればよいと思う。
  2. 診療所の橋のところの待合所を、正式なバス停にして欲しい。温泉に行く人も便利になると思う。温泉は水曜日が休みである。
4. 土日はフリー乗降になっていない

1. ドライバーの中には、手をあげても停まってくれないこともある。
2. 土日のバスは手をあげても停まってくれない。
3. 知らないドライバーの時は、悪いなと思って(停めてくださいと)なかなか言えない。

## 子どもの通学交通と路線バスへの改善要望（主婦グループ）

### a. 子どもの通学の現状

#### 1. 高校生の通学

1. 行きは、通勤のついでに武蔵五日市駅まで送っている
  1. 武蔵五日市駅まで毎日送っている。主人が仕事に行くときに送る時もある。
  2. 高校生の娘の送迎は、同じ高校に通う友達の家と交替で行っている。
2. 帰りは、バスと送迎が半々である
  1. 17時30分過ぎのバスで帰ってくる(下元郷)。
  2. 帰りはバスを利用する。北バスがない場合、南バス(数馬行き)で本宿まで帰って来て、そこまで迎えに行くこともある(北秋川)。
  3. 本宿より遠い人は、車で駅か本宿まで迎えに行っている(南秋川)。
3. 送迎は時間的にも経済的に負担が大きい
  1. 車での送迎は本当に忙しいし、休めない。
  2. 檜原では子どもが高校生になってからが大変である。
  3. 1日に100～120km走ることもある(多く走る人で年間2～3万km)。
  4. タイヤはワンシーズンもたない。車の維持費は負担である。
  5. 子どもが小さいとき休日は無医村状態だし、病院に行くのも大変だった。娘にはこんなところには嫁に来ないほうが良いと言っている。

#### 2. 小・中学生の通学

1. ほぼ全員がバス通学だが、送迎もしている
  1. 帰りの時間がバスと合わない時間帯(16時台)や、夜暗い時には車で迎えに行っている。
  2. 地域に子どもが少ないので一緒に歩いて帰ってくる子がいない。夜暗くて恐いので、バス停まで迎えに行っている。

### b. 路線バスの改善要望

#### 1. 運賃が高い

1. 運賃が高い、上げ幅が大きい 半額以下なら利用する
  1. バスだと時間がかかる上に、武蔵五日市駅から本宿まで410円は高いと思う。
  2. 自宅から駅までの現在の運賃と、払ってもよいと思う運賃
    - ・北秋川：510円 200円、460円 200円、680円 300円
    - ・南秋川：360円 100～200円、410円 200円、910円 500円
  3. 駅から家に向かう時、払沢の滝を過ぎたところからすぐ料金が上がってしまう。

2. 高校生の定期代が半額くらいなら利用できる
  1. 高校生は定期補助(バスカード)が1万5千円くらい(1学期)出ているが全然足りない。
  2. 高校生に出ているバス定期補助をもう少し上げて、半額くらい出してくれればバスを利用させてもよい。
  3. (他県のように)月1万円(年間定期で12万円)で乗り放題の学割パスがあれば、ガソリン代も高いから少し考える。但し、バスの本数が少ないと利用できない。
  
3. バスカードの申請を見直して欲しい
  1. 高校生のバスカードの申請をするとき、住民票、地図、学生証などが学期ごとに毎回要る。一回出せば3年間それで通して欲しい。
  2. 9月1日にバスカードが来ない。もう少し前から申請を受け付けて、ちゃんと新学期から使えるようにして欲しい。
  3. 中学生は、定期か自転車の他にバスカードの選択肢が欲しい。
  
2. 通学に利用する電車の時刻に合ったダイヤにして欲しい
  1. 武蔵五日市駅を7時18分に出る電車に間に合うバスがない。
  2. 7時18分の電車に乗るためには、払沢の滝6時27分発のバスに乗せないといけな。払沢の滝まで行くくらいなら、駅まで自分で送ってしまう。
  
3. 帰りは本宿から本数が少ない：1時間に1本あると便利(バスを利用する)
  1. 北秋川：武蔵五日市駅発の15時45分と17時42分間のバスがない
    - ・中学生は、部活がない時は16時頃のバスに乗れないと、18時頃まで空き時間がありすぎる。
  2. 北秋川：藤倉行きの最終便が早すぎる
    - ・藤倉行きは18時38分が最終なので、部活のある日は間に合わない(20時台の便が欲しい)。
  3. 南秋川：武蔵五日市駅発12時台、16時1分と17時59分間のバスがない
    1. 12時台(武蔵五日市駅発)の便がないのはおかしいのではないか(11時の次の便まで1時間半近く待つ)。
    2. 部活のない日は、電車が着くと(16時頃)バスが出てしまった後である。

### ドライバー、バス停、車両等への要望(高齢者・主婦グループ)

1. 運転が荒い、態度が悪い、気を使うドライバーがいる
  1. 運転が荒い運転手さんが多くなってきたように感じる。2～3年前と全然違う。
  2. (乗客の方を見向きもしないので)運転に集中しているのか、集中しているふりをしているのかなと思うときがある。
  3. 近所の奥さんが、シルバーパスを忘れたらすごく怒られた、と言っていた。
  4. 手を挙げても停まってくれないドライバーもいる。
  5. 知らないドライバーの時は、バス停以外の場所で降ろしてとは言えない。運転手さんはその人によって気質が違うので、客の方が気を使っている。

2. 親切な運転手さんもいる
  1. やすらぎの里では、乗り場の段のところすれすれにバスをつけてくれるので助かる。
  2. バス停名をマイクでアナウンスしてくれるドライバーがいる。混んだ時に次のバス停表示が見えない時は助かる。
  3. 知っている運転手さんだと「ここで降りて行きな」と手前で停まってくれる。
  4. いつも「ありがとう」「お世話様」と挨拶している。
  
3. フリー乗降制はあった方がよい
  - ・バス停とバス停の間に住んでいる人にとっては、フリー乗降制はあった方がよい。足が痛い人にとっては歩くのはつらい。小沢の駐在所あたりからはおじいちゃん、おばあちゃん、子どもたちが手を挙げて乗っている。
  
4. 高齢者にも見やすいバス停にして欲しい
  1. バス停の時刻表が小さく、見にくい
    1. 時刻表の字が小さい。
    2. 時刻表の赤い字は見にくい。黒がいい。
    3. バス停が暗くて見えない。時刻表が汚れていて汚い。
  2. バス停の行先表示の位置が高すぎる
    - ・バス停の行先表示の位置が高くて見にくい。若い人はいいけど、老人はほとんど背がつかっちゃう(腰が曲がる)から大変である。
  3. 全てのバス停にベンチ・上屋があるとよい
    - ・ベンチくらい置いてもいいと思う。今あるところも、木が腐りかけていたりして危ない。屋根もつけた方がいい。
  4. 携帯用時刻表は文字が小さすぎる。
    - ・紙の時刻表(西東京バス作成の携帯用)は字が米粒みたいだ(読めない)。
  
5. 小さな車両でいい、補助ステップが欲しい
  1. ステップの高いバスは降りる時が大変である(怖い)。
  2. 他の都市のバスのようにもう一段下にステップがあるとよい。
  3. バスの利用者は少ない。大きなバスにポツンと1人乗っていたり、空で走っていたりするので気の毒に思う(小さな車両でいい)。
  
6. 山王坂下バス停(下り)を笹久保の集落入口に近づけて欲しい
  - ・帰りに山王坂下バス停で降りると、2～3分歩いて戻らなくてはならない。上りと下りのバス停が離れているので、上りのバス停と同じ場所においてもらえると良い。

## 新しい交通への要望(高齢者・主婦グループ)

### a. 自宅からバス停までの交通手段

1. バス停から自宅までが遠い：神戸、藤倉、湯久保、笛吹、数馬、泉沢
  1. 自宅からバス停まではちょうど1kmある(神戸)。

- 2 . 自宅からバス停までは700m～1kmくらいある。ヘリポートの近くの人は、バス停まで歩いて40～50分(2～3km)かかる(藤倉)。
- 3 . バス停までとにかく遠い(湯久保)。
- 4 . バス停から歩くと20分かかる(笛吹)。
- 5 . バス停まで20分くらい歩いていく(数馬)。
- 6 . 下元郷の泉沢の方も結構奥が深いのではないか(泉沢)。

2 . 集落からバス停まで小型のバスが欲しい：神戸、藤倉

- 1 . 運賃は、タクシーのことを思えば200円くらいなら安い、年金暮らしにとってはそれでも高い。100円くらいがよい。
- 2 . バス停までなら安い方がよい。
- 3 . 髪を切りに行くにも、人に乗せてもらおうと車代(お礼)がかかる。タダではいられない(乗れない)。国民年金が頼りで生活している人には厳しい。車代(お礼)はヘリポートからバス停まで、片道1,000円は払っているみたいだ。行き帰りで2,000円になる(倉掛)。

3 . 電話での予約は面倒ではない(新交通システムについて)

- 1 . 予約方式ということに決まれば、そのようにします。電話で予約するのは面倒ということはない。
- 2 . 明日出かけるとなれば予約をして、ある程度隣近所で一緒に行くという事にもなる。

4 . 小・中学生のバス停からの帰りの足が必要である(主婦グループ)

- 1 . 夜は暗くて恐いので、中学生の男の子ですら迎えに行っている(神戸)。
- 2 . 小学生と中学生の子どもは登校班で歩いてバス停(神戸バス停)まで行く。

**b . 役場と武蔵五日市駅を往復する交通手段[提案](主婦グループ)**

1 . 役場と駅の間を高校通学専用のバス(シャトルバス)を走らせて欲しい

- 1 . 高校生を対象に役場から駅までのバスを1本出して欲しい。多少早くても7時18分発か7時28分発の電車に乗ることが出来ればよい。
- 2 . 村が小さいバスで送り迎えしてくれればよいと思う。

2 . 家から役場までの送迎で済むなら、距離と時間が半分近くになる

- 1 . 家から駅までは20kmなので往復40kmになる。駅までの送迎と役場までの送迎では10km違うので、それがなくなると距離も時間も半分になるわけだから、だいぶ変わると思う。
- 2 . あれば利用したい。家から駅までは11～13kmくらい。役場まで5kmくらいなのであれば助かる。やっぱり運賃は100円。200円だと毎日は高い。

3 . 毎日のことを考えると、運賃は100円くらいがよい

- 1 . やっぱり運賃は100円。200円だと毎日は高い。
- 2 . 村の補助が出ないなら200円くらい出さないと悪いかな…。
- 3 . 人里から100～200円くらいで、あきる野の「るのバス」のようなものがあるといい。

### 3. 路線バスの改善・充実方策の検討について

#### (1) 路線バスの改善課題

「2. 檜原村の公共交通の問題点と改善要望」を踏まえて、路線バスの改善課題を整理した。

##### 利用の促進と利用実態の把握

1. 路線バスは村民の日常生活を支える足として欠かせない
  1. 高齢者や通学生等の移動制約者が多いことから、路線バスは日常生活の外出の足として欠かせないものとなっている(高齢化率が40%を超えていることから、移動手段のない高齢女性が増えている)。
  2. 小・中学生のスクールバスとしての重要な役割を担っている。
  3. 国・都による路線バスの補助対象として運行を続けるためには、現状の事業採算(利用者数)の維持が必要となる。
  4. 高齢ドライバーの交通事故が増加傾向にあることから、高齢者にマイカーからバス利用へ転換してもらうことが必要となっている。
2. 路線バスの維持のためにバス利用の促進が必要である
  1. 利用者数が減少傾向にある路線バスを維持するためには、村民一体となった利用促進策を検討することが必要である。特に、普段バスを利用していない高校生や村内事業所通勤者(村職員等)に利用してもらうことが重要となるため、PR活動などによる利用促進策を検討する。
3. 路線バスの利用実態(特にシルバーバスでの利用)の把握が必要である
  - ・路線バスへの支援・協力のためには、バス利用の実態を把握しておくことが求められる。特に、シルバーバス利用者数の把握は以下の点で重要である。

檜原村においては、路線バス利用者のお半が高齢者(シルバーバスでの利用)であると考えられることから、その実態を定量的に把握する必要がある。

路線バスの改善・充実にあたっては、村の一般財源の投入も必要となることから、利用実態をできるだけ正確に把握して公平・公正な判断のもとに効率的な施策を検討することとなる。

##### 運行時間帯の見直し

1. 高校生の通学時間に合った始発便・終発便の設定が必要である
  1. 高校生の多くは、武蔵五日市駅を7時18分と7時28分、7時41分に出る電車で通学している。7時18分の電車に乗るためには、6時台に出る払沢の滝入口発のバスのみしかなく、電車の待ち時間が長くなるため、送迎が増えている。
  2. 藤倉行の終発便は、武蔵五日市駅18時38分発と早い(小岩行の最終便は

20時28分、数馬行は19時15分である)。クラブ活動などがあって遅くなる場合は間に合わないので、20時台の便の運行を検討する必要がある。

「檜原村高等学校等通学費補助金アンケート」の結果（村教育委員会実施/平成18年4月）

- ・アンケートの対象となった高校生(54人)のうち44人が武蔵五日市駅からJRを利用している。
  - ・朝の通学に利用している電車の時刻(武蔵五日市駅発)は、7時18分が20人(45.4%)、7時28分が5人(11.3%)、7時41分が12人(27.3%)である。この時間帯で84%を占める。
2. 都心方面へ出かけた帰りなどのために、武蔵五日市駅発の終発便を遅くする
- ・各方面1本ずつ増やして、小岩方面は21時頃、数馬方面は20時頃までであるとよい。

### 運行本数・ダイヤ

1. 高齢者が半日で用事をすませて帰れる本数・ダイヤが必要である
  1. 藤倉地区：藤倉を朝8時台に出るバスがあると、用事を済ませて11時05分のバスで帰ってこられる(帰りは武蔵五日市駅発の12時台の便がないので、13時25分になってしまう)。
  2. 数馬地区：武蔵五日市駅発の12時台の便がないので午前中に帰ってこられない。
2. 小・中学生、高校生の下校時間帯に合わせたダイヤの検討が必要である
  1. 小・中学生の下校時間の16時～18時台のバスがない(払沢の滝入口バス停発の便は、数馬行は16時29分～18時22分までの約2時間近く、藤倉行は16時07分～18時04分までの約2時間近くの間、便がない)。
  2. 高校生のクラブ活動がない日は、武蔵五日市駅を16時台発のバスがないので、親が迎えに行っている(藤倉、数馬)。
3. やすらぎの里を利用しやすいダイヤ・本数の検討が必要である
  1. やすらぎの里から南秋川方面への帰りの便が少ない(やすらぎの里バス停発の便は、10時16分、11時50分、16時27分の3本である)。
  2. やすらぎの里の中へ入るバスは、最低でも1時間に1本あるとよい。
4. 1時間間隔のダイヤに近づけることが望まれている
  1. 村民グループインタビュー調査では、1時間に1本は欲しいというニーズが多い。
  2. 本宿 - 小岩間は片道14本あるが、小岩 - 藤倉間は8本、本宿 - 数馬間は10本と少ない。
  3. 1時間に1本ある時間帯でも、数馬行きは16時01分と17時59分などのように実質的に2時間間隔となっている時間帯がある。

### 運賃

1. 高校生が利用できる(親が払える)運賃体系・定期補助の検討
  - ・ 高校生の親の意見によると、現在の運賃の半額程度、あるいは定期代が半額くらいであれば、バス通学の可能性が高まる(利用を開発できる)。
2. 通学費補助の申請手続を利用しやすく改善する
  - ・ 高校生のバスカードの申請は、学期ごとに住民票、地図、学生証など書類が必要だが、年に1回あるいは3年に1回を望んでいる。また、新学期が始まってバスカードが届かないことがある(申請期間が9月1日～15日であることが要因)。
    - 住民票の提出については、本人承諾のもとで平成18年9月から廃止している。
  - ・ 中学生は、定期と自転車の他にバスカードを選択できるよう要望がある。

## 運行ルート・バス停位置

1. やすらぎの里へアクセスしやすいルート(バス停)を検討する
  1. 高齢者にとってすべての便をやすらぎの里(通院等の利用が多い)を経由させると便利である。
  2. 土日はフリー乗降がないので、やすらぎの里を経由しない便のために、とうげん橋付近(やすらぎの里)にバス停を設置できないか検討が必要である。
2. 利用実態に合ったバス停位置を検討する
  - ・ 集落入口や集客施設の近くにバス停を設置を検討する(山王坂下バス停等)。
3. 休日のフリー乗降がないことをPRすることが必要である
  1. 土日祝のフリー乗降は止めているが、利用者の中には知らない人がいる(土曜日は4月～11月の間のみフリー乗降を行っていない)。
  2. バス停とバス停の間に住んでいる人にとっては、フリー乗降はあったほうが良い。

## ドライバー、車両・バス停の機能

1. ドライバーの運転、接客態度についての改善が必要と思われる。
  - ・ 運転が荒い、態度が悪い、気を使うドライバーがいるという利用者の評価がある。一部のドライバーとは言え、バス全体のイメージの低下につながる恐れがある。
2. 高齢者が利用しやすいバス停・車両へ改善することが必要である
  1. バス停の時刻表の字が小さい、赤字が見にくい、行先表示の位置が高い。
  2. 全てのバス停にベンチ・上屋があるとよい。
  3. 高齢者にとっては、ステップの高いバスは乗る時よりも降りる時が怖い。
3. バスを待ちやすいバス停の整備が必要である
  - ・ 暑い日や寒い日、雨の日、風の強い日などにも快適に待てるバス停があるとよい(村内のバス停、武蔵五日市駅)。

## (2) 路線バスの改善方針

整理した「路線バスの改善課題」に対して、次の方針に基づいて対応することとする。

### サービス水準を向上させ、需要(利用)を開発してバスを活性化する

1. 路線バスのサービス水準を維持させるためには、国・都による補助が必要不可欠である。その基準を満たすためにも、現状の事業採算(利用者数)を下回らないことが最低限必要であり、その上で、新たな需要を開発して元気なバスをめざす。
2. そのためには、路線バスの通学利用やシルバーパスでの利用等の実態について定量的に把握した上で、移動制約者の外出・交通ニーズを把握・分析し、新たな需要(利用)を開発するための施策を検討することが必要となる。
3. 運行経費の増加とサービス向上のバランス、国・都の補助と十分な調整を図ってサービスの改善を図る。

### 高齢者や子ども等の移動制約者の日常生活を支える足となるとともに、安全・安心を運ぶ交通をつくる

1. 高齢者が利用しやすければ村民はもっと便利になるというユニバーサルデザインの考え方を取り入れる。
2. 小・中学生のスクールバスとしての機能を充実させるとともに、高校生の通学利用の促進を図ることで、安全で安心なまちづくりに貢献し、親の送迎負担を軽減する。
3. マイカー利用からバス利用への転換を図ることで、高齢ドライバー等の交通事故の軽減や地球環境の保全などに貢献する。

### 少子高齢化・人口減少社会の「コミュニティと経済の活性化」に貢献する

1. 檜原村では、人口の減少・流出が進んでおり、高齢化も40%以上と高い。こういった状況が続くと、地域の活力が一層減退することや福祉等の行政サービスコストの増大などが考えられる。そこで、交通サービスの充実によって、高齢者の外出機会の増大を図ってコミュニティを活性化させる、人口減少に歯止めをかけるといった方策の検討が求められている。
2. 村の経済の活性化を図るためには、観光客が来たくなるような魅力とアクセシビリティの向上が重要となる。村の観光資源(都民の森、温泉施設等)の性質上、公共交通での来村の需要はある程度考えられることから、観光客のバス利用の実態を把握するとともに、より便利で利用しやすい運行システムの開発が求められている。

## 目標と期間を設定して実施し、その効果や評価の検証を行い、改善・見直しをする

### 1. 当面の改善・充実方策

1. 目標：バス利用の促進PR、利用実態の把握、高校生の利用促進(運行時間帯、ダイヤ、運賃体系、通学定期)、小・中学生の利便性向上(運行本数、ダイヤ)、高齢者などの利用促進(バス停表示の改善、ダイヤ)

2. 期間：1年以内実施

### 2. 短期の改善・充実方策

1. 目標：やすらぎの里へのアクセス向上、運行本数・ダイヤの改善・充実、新交通システムとの連携

2. 期間：2～3年以内実施

### 3. 中期の改善・充実方策

1. 目標：車両・バス停の改善、バス交通のネットワーク化

2. 期間：3～5年以内実施

### (3) 路線バスの改善・充実方策

「路線バスの改善方針」に基づいて、「当面の改善・充実方策」の具体的な対応策を検討した。

#### 当面の改善・充実方策

##### a. 村民一体となったバス利用の促進

###### 1. 村民へのバス利用促進のPRを行う

1. 村全世帯へ各自治会ごとのバス停のバス時刻表を配布し、乗車をよびかける。
2. 村広報・村ホームページへのバス時刻表の掲載と乗車のPR活動を行なう。
3. 当面の改善・充実方策(小・中学生、高校生、高齢者などの利用促進)の実施にあたって、再度十分なPR活動を行う。

###### 2. 村内事業所の通勤者などにバスを利用してもらう

1. 村職員などの村内事業所通勤者が率先して路線バスを利用することで、路線バスの維持に貢献できる。

##### b. 利用実態の把握

シルバーパスによる利用、高校生の利用、観光客の利用などの実態を把握する

1. 利用者がシルバーパスを提示した際に、ドライバーがカウントするなどの方法を検討する。
2. 高校生の通学補助(バスカード)の申請数と実際の利用実態(ギャップ)や、観光客の路線バス利用状況を把握する方策を検討する。

##### c. 高校生の利用促進

###### 1. 運行時間帯・ダイヤを高校生が利用するJR線の時間に合わせる

1. 行き：藤倉及び数馬の高校生が、武蔵五日市駅7時18分発と7時28分発のJR線に間に合うように始発便の時間を早める。
2. 帰り：藤倉の高校生がクラブ活動帰りに利用できるように、藤倉行きの終発便を20時台近くまで遅くする(20時28分発の小岩行きの最終便を藤倉まで延伸するなど)。

###### 2. 通学交通費の更なる負担軽減を目的に方策を検討する

1. 高校生を対象とした通学費補助額を半額程度に引き上げる方法や費用、方策(実証)などを検討する。
2. 通学費補助のバスカードが新学期の初めに届くようにする。
3. 高校生限定の通学定期の導入をバス会社に働きかける。

#### d . 小・中学生の利用促進

小・中学生が下校時に利用できる運行本数・ダイヤとする

- ・小・中学生の下校時間の16時～18時台には、1時間に1本の運行本数を確保する方策を検討する(払沢の滝入口バス停発のバスは、数馬行は16時29分～18時22分までの約2時間、藤倉行は16時07分～18時04分までの約2時間の間、便がない)。

#### e . 高齢者などの利用促進

##### 1 . バス停表示を改善する

- 1 . バス停の時刻表の文字を見やすくする(大きい文字、黒文字)ことが望ましいが、全てのバス停を更新するには時間や費用がかかることが考えられる。
- 2 . 当面の対応としては、拡大した時刻表をバス停上屋の中に貼るといったこと等を検討する。

##### 2 . 等間隔ダイヤの導入方策を検討する

- 1 . 1時間間隔、毎時1本のダイヤなどの採用によって、2時間近く空くことがないようにする方策を検討する。
- 2 . 当面、武蔵五日市駅と本宿間に1時間間隔のダイヤ導入を検討する(送迎を本宿までとすることで負担の軽減をはかり、バス利用の活性化をめざす)。

#### 短・中期の改善・充実方策(将来の課題)

##### a . 短期の改善・充実方策

- ・やすらぎの里へのアクセス向上
- ・運行本数・ダイヤの改善・充実
- ・新交通システムとの連携

##### b . 中期の改善・充実方策

- ・車両・バス停の改善
- ・バス交通のネットワーク化

## 4 . バス交通空白（不便）地域の改善課題と改善方針について

「2 . 檜原村の公共交通の問題点と改善要望」を踏まえて、バス交通空白（不便）地域の改善課題とその対応の方針を整理・検討した。

### （1）バス交通空白(不便)地域の共通改善課題

#### 高齢者が自分で出かけるための移動手段が必要である

- 1 . 高齢者の運転は危険(高齢ドライバーの事故は増加傾向にある)であるが、自分一人で行く移動手段がなくなり家族の送迎が必要となるため、やめさせることができない。
- 2 . 高齢ドライバーも、雨の日や夜の運転は危険と感じて控えている。
- 3 . タクシーは年金暮らしには負担が大きすぎる。

#### バス停からの安全・安心なアクセス環境が必要である

- 1 . 小・中学生の通学は、朝は集団登校でバス停まで歩いているが、帰りは暗くて集団登校ではないので危険である。バス停まで迎えに行っている親がほとんどである。
- 2 . 高齢者は、バス停と自宅の移動手段に困っている(坂があるなど)。

#### 主婦は、家族(子どもや高齢者)の送迎が負担となっている

- ・ 家族の送迎で、自宅と駅や本宿の間を一日に何度も往復する主婦が多い。

#### 一人暮らしの高齢者は、日常生活に支障をきたしている

- 1 . 交通が不便で人口の少ない地区では一人暮らしの高齢者(女性)が多く、買物、通院、用事など日常生活の外出が不便である。
- 2 . 檜原郵便局の集配業務が廃止となると、これまで顔見知りの集配員にお願いしていた年金や貯金の引出し、独居高齢者の安否確認等のサービスができなくなる。

## (2) バス交通空白(不便)地域の地区別改善課題

**神戸地区** (人口198人、高齢者62人、高齢化率31.3%、小中学生10人、高校生8人)

1. 人口、高齢者数は2番目に多く、高齢化率は低い
1. 地区の全域がバス交通の不便な地域である。
2. 高齢化率は31.3%と村平均(40.5%)より低いが、高齢者数は62人と多い。
3. 子どもの数は28地区中4番目に多い。
2. バス停からの距離：約350m～1.5km
1. 神戸岩入口バス停から集落入口までは約350mあり、上り坂の道路沿いに集落が分散している。
2. 道路から集落の一番奥までは約1.5kmある。
3. バス停からは、夜は暗くて一人で歩くのは危険である
  - ・バス停から集落までの間は暗くて危険である。バス停付近の少し広がっている場所に、観光客などの知らない車が停まっていることがあり、通学する児童・生徒の親は、夕方以降は一人で歩く(子どもを歩かせる)のは怖いと感じている。

**藤倉地区** (人口120人、高齢者58人、高齢化率48.3%、小中学生9人、高校生4人)

1. 人口、高齢者数とも多く、高齢化率は村平均より高い
1. 藤倉地区は中組、日向平、倉掛の3地区で構成され、ほぼ全域がバス交通の不便な地域である。
2. 人口は28地区中9番目に多く、高齢者数は5番目、子どもの数は8番目に多い。高齢化率は4番目に高い。
2. バス停からの距離：約700m～3km
1. 藤倉バス停(バス路線の終点)から約700mあり、なだらかな坂沿いに住居が続く。
2. 3km程上ったところにヘリポートがあり、10数戸の住居がある(約25人)。
3. 近所の人に送迎を頼むときは、車代として片道1,000円くらい払っている例がある。
3. バス停からは、夜は暗くて一人で歩くのは危険である
1. 街灯が防犯灯のみのため道は歩くのに支障があるほど暗い

**湯久保地区** (人口38人、高齢者18人、高齢化率47.4%、小中学生1人、高校生0人)

1. 人口、高齢者数とも少ないが、高齢化率は村平均より高い
1. 地区の全域がバス交通の不便な地域である。
2. 高齢化率は47.4%と村平均(40.5%)より高く、28地区中5番目に高い。
3. 子どもの数は1人と少ない。
2. バス停からの距離：約1～2km
3. バス停からは、月明かりがないと歩くのに支障があるほど暗い
4. 車では道に慣れたドライバーでないと上れない程の急峻な坂の上に集落がある

**尾根通地区**（人口11人、高齢者5人、高齢化率45.5%、小中学生0人、高校生0人）

1. 人口、高齢者数とも少ないが、高齢化率は村平均より高い
1. 地区の全域がバス交通の不便な地域である。
2. 人口は11人と少ない。そのうち高齢者が5人で、高齢化率は28地区中6番目に多い。
3. 小中高校生は0人である。
2. バス停からの距離：約700m～1.2km
3. 車では道に慣れたドライバーでないと上れない程の急峻な坂の上に集落がある

**大平地区**（人口21人、高齢者10人、高齢化率47.6%、小中学生2人、高校生0人）  
（数馬上）

1. 人口、高齢者数とも少ないが、高齢化率は村平均より高い
1. 数馬上地区は、ほとんどの集落がバス路線の近くに位置しているが、数馬バス停から奥にある大平地区にバス交通の不便な地域が存在する。
2. 高齢化率は47.6%と村平均(40.5%)より高い。
2. バス停からの距離：約600m～900m
  - ・数馬バス停(路線バスの終点)から600m程離れて集落があり、一番奥まではバス停から約900mである。旅館が数軒ある。

**笛吹地区**（人口53人、高齢者28人、高齢化率52.8%、小中学生3人、高校生2人）

1. 人口、高齢者数とも少ないが、高齢化率は5割以上と高い
1. 地区のほぼ全域がバス交通の不便な地域である。
2. 高齢化率は村内で最も高い。
2. バス停からの距離：約300m～1km
  - ・バス停から集落までは約300mあり、奥までは約1kmになる。

**泉沢地区**（人口77人、高齢者19人、高齢化率24.7%、小中学生8人、高校生2人）  
（下元郷）

1. 人口、高齢者とも少なく、高齢化率は低い
1. 下元郷地区は、バス通り沿いに多くの住居があるが、あきる野市との行政境近くにバス交通の不便な泉沢地区がある。
2. 人口は77人、高齢者数は19人と少ない。高齢化率は24.7%と村平均(40.5%)よりかなり低い。
2. バス停からの距離：約400m～1.4km
  - ・和田向バス停から集落まで約400m、奥までは1.4km程度ある。

### (3) バス交通空白(不便)地域の改善方針

#### バス停と集落内を結ぶ「新しい交通システム」を導入して改善を図る

1. 新しい交通システムは、路線バスの維持に貢献できる(競合しない)ことを前提として、バス交通空白(不便)地域を改善できる交通システムとする。
2. 新しい交通システムは、本線である路線バスに乗り継ぐためのフィーダー(支線)交通機関として位置付ける。
3. 自宅近くから路線バスのバス停までは新しい交通システムを利用し、路線バスに乗り継いで目的地(やすらぎの里、役場、学校、武蔵五日市駅方面等)へ行ける運行システムをつくる。

#### 先行して導入する地区(1～2地区程度)を設定し、期間を定めた実証運行(実験的な運行)を行い、評価・検証をして本格運行移行や改善方策、他地区への展開などの検討を行う

1. 先行導入地区の設定にあたっては、新しい交通システムの有効性や事業採算性向上を検証するためある程度の需要が見込めることが必要であるから、公平性・効率性などを考慮にいたした設定方針を作成し、それに基づいて地区設定を検討することが必要である。
2. 先行導入地区の設定と基本方針策定の後に実証運行実施計画を策定し、事業化を図って、実証運行を行う。
3. 実証運行実施計画においては、期間や費用、効果や評価等の検証の目安、本格運行に移行するための条件、他地区への展開方針等について検討を行う。
4. 実証運行開始後、フォローアップ調査を実施して、実証運行事業の効果や評価の検証、問題点や課題を整理して改善方策の検討・実施などを行う。
5. また、本格運行移行の判断、他地区への展開等の検討を行う。

## 5 . 新交通システム実証運行計画（案）の検討について

バス交通空白（不便）地域の改善課題に対して、バス停と集落とを結ぶ新しい交通システムを実証的に導入するという改善方針に基づき、新交通システム実証運行の計画（案）を検討した。

### （1）運行の方針

#### コンセプト

- ・ 檜原村の交通空白・不便地域の解消を図る
- ・ 高齢者や小・中学生、高校生などの移動制約者の外出や通学を支援し、主婦等の送迎負担の軽減を図る
- ・ 需要(利用)を開発できる運行システムをつくる
- ・ 安全・安心なまちづくりに貢献し、コミュニティと経済の活性化に寄与する
- ・ 路線バスと連携して交通ネットワークの形成に寄与する

#### 運行のねらい

##### a . バス停までのフィーダー(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消する

- 1 . 路線バスを本線とすると、新しい交通システムは支線(フィーダー)交通となる。
- 2 . バス停まで遠い、坂がある、暗くて歩くのが危険など、交通が不便な地区のバス停までの移動手段を確保する。

主な交通空白(不便)地域：神戸、藤倉、湯久保、尾根通、大平、笛吹、泉沢等

##### b . 高齢者や小・中学生、高校生等の移動制約者の日常生活を支える足とする

- 1 . 村民の日常生活行動(通院・買物、通学等)に最低限必要な移動手段を確保する。
- 2 . 導入地区における住民ニーズ(外出や通学への切実な願いなど)をもとに運行システムを開発する。

高齢者の通院・買物・用事等は、やすらぎの里や武蔵五日市駅周辺が多い。  
小・中学生の通学は、ほぼ全員が路線バスを利用している。高校生の通学先は、武蔵五日市駅方面へ行っている。

**c . バスの需要(利用)を開発し、「安全・安心」な「活力ある」まちづくりに貢献する**

- 1 . 利便性の高いフィーダー交通の運行によって、バス交通の需要(利用)を開発し、路線バスの活性化を図る。
- 2 . 自宅近くからバス停までの公共交通手段を提供することで、交通事故や犯罪などから村民を守り、安心して暮らせる、目的地まで安全に出かけられる村づくりを目指す。
- 3 . 小・中・高校生や高齢者の送迎(最寄りのバス停、本宿バス停、武蔵五日市駅まで等)をしている親(主に女性)の負担を軽減し、村民の生活の質を高めることを目指す。
- 4 . 高齢者が自分一人で出かけられるようになることで、交流が活発化し経済の活性化も図れる。また、福祉等の行政サービスコストの削減などの効果が考えられる。
- 5 . 地域(村民、行政、事業者、企業等)と利用者に支えられる交通をつくる(地域の参加・支援)。

**d . 路線バスの改善・充実と連携し、檜原村の公共交通ネットワークの形成を目指す**

- 1 . これまでバス停まで遠いなどの理由から、路線バスを利用しずらかったり、利用を敬遠していたりしていた人が利用しやすくなることで、路線バスの利用促進(需要開発)を図り、路線バス交通の維持・活性化に貢献することを目指す。
- 2 . マイカー利用や送迎交通から公共交通へ転換を図るため、便利で利用しやすくなるような交通システムをつくる。そのためには、路線バスの改善・充実と新交通システムがうまく連携して、一つの交通システムとして機能することが重要となる(交通ネットワークの形成)。

**e . 先行導入地区と運行期間を設定した実証運行事業方式を採用する**

- 1 . 檜原村としての新しい取組となることから、先行導入地区と運行期間を設定した実証運行を行って、評価や効果の検証、改善や見直しの検討・実施を経てから、本格運行移行を検討する。
- 2 . そのために、フォローアップ調査等を実施して、利用実態や改善・充実課題等の把握、事業の効果の検証、本格運行移行や他地区への展開等の検討を行う。

**利用対象者**

- 1 . 高齢者や小・中学生、高校生などの移動制約者
- 2 . 通院や買物、用事、公共施設利用等を目的とする昼間居住者
- 3 . マイカーや送迎交通の利用者

## ( 2 ) 実証運行先行導入地区の設定

### 設定の方針

先行導入地区は、次の方針により設定を行った。

事業の効果の把握(地区の人口規模、高齢者数、高齢化率、子どもの数など)

交通の不便性の度合い(バス停までの距離、坂、夜間の歩行等)

道路状況(幅員、改良の必要性等)など

事業採算性の把握(効率性等からある程度の需要が見込めるなど)

地区名	人口	高齢者数	高齢化率	小・中学生、 高校生	バス停まで の交通不便性	道路状況
神戸	198人	62人	31.3%	18人	約350m～1.5km 夜は暗くて危険 坂	
藤倉	120人	58人	48.3%	13人	約700m～3km 夜は暗くて危険 急峻な坂(ハリポート)	
湯久保	38人	18人	47.4%	1人	約1～2km 夜は暗くて危険 急峻な坂	幅員が狭く、傾 斜が急なため、 改良が必要
尾根通	11人	5人	45.5%	0人	約700m～1.2km 夜は暗くて危険 急峻な坂	幅員が狭く、傾 斜が急なため、 改良が必要
大平	21人	10人	47.6%	2人	約600m～900m なだらかな坂	
笛吹	53人	28人	52.8%	5人	約300m～1km 坂	
泉沢	77人	19人	24.7%	10人	約400m～1.4km 坂	

### 先行導入地区の設定

委員会において上記の各地区について検討した結果、バス停までの交通不便性が高く、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路状況であるなどの要件に該当することから、藤倉地区と神戸地区が新交通システムの先行導入地区の候補にふさわしいとの結論に達した。

### (3) 運行計画(案)

#### 起終点・ルート

##### a. 起終点

###### 路線バスのバス停

- ・運行の方針(コンセプト、運行のねらい、利用対象者)から、路線バスのバス停を起終点とする。

##### b. 運行ルート

###### 1. 運行ルートの設定

- ・先行導入地区の道路状況や集落の分布状況、住民ニーズ(外出や通学への切実な願いなど)等を考慮に入れて運行ルートを設定することとする。

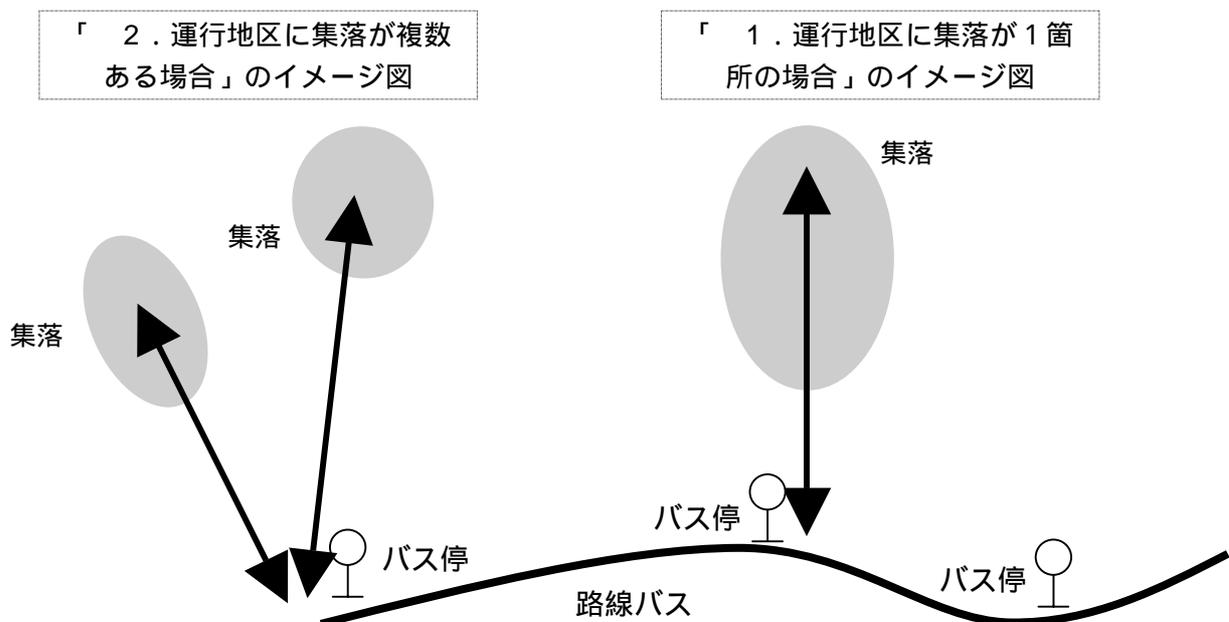
###### 2. 運行ルートのイメージ

###### 1. 運行地区に集落が1箇所の場合

- ・バス停を基点として、集落内で折り返す往復ルートとする。

###### 2. 運行地区に集落が複数ある場合

- ・バス停を基点として、各集落を順に往復するルートとする。新交通システムの利用者全員が路線バスに乗り継げる運行とする。



## 運行方法

### a．運行方法の設定の考え方

運行の方針(コンセプト、運行のねらい、利用対象者)から、高齢者や子どもなどの移動制約者が利用しやすい運行方法とする。

### b．運行時間帯

路線バスの運行時間帯、通学時間帯、通院時間帯などを目安とする

### c．ダイヤ・運行本数・車両

#### 1．路線バスの時刻表に合わせたダイヤとする

- ・通学や通院等の時間によって、新交通システムから路線バスに乗り継ぐ、路線バスから新交通システムに乗り継ぐことができるダイヤとする。

#### 2．定時運行と予約方式とを併用する

- 1．原則として予約方式とする。
- 2．小・中学生の通学時間など、毎日利用されると想定される時間帯は、定時運行とすることを検討する。
- 3．村民グループインタビュー調査結果では、「電話での予約は面倒ではない」という意見であった。
- 4．予約のない時間帯は運行しないこととする。

#### 3．先行導入地区の道路状況などに対応できる車両とする

- ・バス停から集落までの道路は、幅員が狭く急峻な坂が多いことから、10人乗り程度の四輪駆動の車両とすることを検討する。

### d．運賃

住民ニーズとしては1回100円である

村民グループインタビュー調査結果

- ・運賃は、タクシーのことを思えばバス停まで200円でも安い、年金暮らしにはそれでも高い。100円くらいが良い。
- ・子どもが毎日利用することを考えると100円がよい。200円は高い。

## (4) 事業化の推進

### 実証運行事業方式による運行

檜原村としての新しい取組となることから、以下のような特徴・長所を備えた実証運行事業方式による運行を行うことを委員会として提案する。

#### 1. 実証運行事業方式の特徴

1. 先行導入地区と運行期間を設定した運行を行った上で本格運行へ移行できる。
2. 運行目的の評価や導入の効果、事業採算性などを検証できる。
3. 実証運行事業期間内で改善策や見直し等の検討・実施を行うことができる。
4. 運行目的(指標)を設定して地域・住民の参加や協力等の支援が図れる。

#### 2. 実証運行事業方式の長所

1. 3年間程度の実証運行期間を設定する(利用者数の把握や効果の検証を行うため、他地区への展開を図るために必要となる)。期間を限定することで地域(企業・団体等)や住民の参加や協力を得られる、などによって檜原村方式の成長する新交通システムをつくることができる。
2. 事業の検証や事業採算性の検討などを経て本格運行へ移行できる。
3. 他地区への展開方針や方策を検討しやすくなる。
4. 実証運行事業への国(都)の助成を受入れられることが考えられる。

### 事業化の手順

今後の本格的な事業化へ円滑に移行するために以下の手順で順次、事業実施することが適当であると考えられる。

#### 1. 実証運行実施計画の策定

1. 本計画(案)を基本計画として確定する。
2. 先行導入地区の住民ニーズを把握・分析する。  
新交通システムへのニーズ(行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃、車両、バス停、乗換、予約等)について、本音で具体的な意見・要望を聞き取るためにグループインタビュー調査を実施する。

#### 3. 地域公共交通会議を設置する。

道路運送法改正により、実施計画を策定して事業化を進めるにあたっては、地域公共交通会議での承認を得ることが必要となる。地域公共交通会議においては、実態調査や住民ニーズ調査などのプロセスを踏まえて作成した計画の提出が求められることとなる。会議の構成メンバーとしては、運輸支局や東京都、交通管理者、道路管理者、交通事業者、専門家などの参加が必要となる。

#### 4. 運行計画を策定する。

先行導入地区の住民ニーズに基づいて、詳細な運行計画を策定する。

#### 5. 事業化方策を検討する。

## ・調査検討資料

### 1. 檜原村路線バス検討委員会検討結果中間報告（概要）

平成18年 広報「ひのはら」8月号掲載

## 檜原村路線バス 検討委員会

### 検討結果「中間報告」について

村では、村内を運行している「路線バスの維持」と路線バスの通っていない「交通空白（不便）地域」における村民の皆様の交通手段の確保について検討を行うため、自治会長・小中学校PTA代表・バス会社代表などに参加していただき、「檜原村路線バス検討委員会」を平成16年12月に設置しました。

委員会では、現在まで7回の委員会を開催し、検討を重ねております。

この度、委員会からこれまで行ってきた協議・検討内容をまとめた「檜原村路線バス検討委員会検討結果（中間報告）」が村に提出されましたので、その概要をお知らせします。

#### 1. 委員会での検討事項

村内の交通状況や村民の皆様からの要望に基づいて、主に2つの事項について検討しています。

- ①村民の皆様の日常的な交通手段のひとつであるが、乗客が減少傾向にある「路線バスの維持」についての検討
- ②路線バスが運行していない地域にお住まいの村民の皆様を主な対象にした「新しい交通手段」についての検討

※委員会では、「路線バスの維持」を前提に「新しい交通手段」の検討を行うことを決定しています。

#### 2. 委員会での検討内容の概要

##### 1) 「路線バスの維持」について

村職員により実施した「路線バス利用状況調査」と委員会での路線バスの利用実態に関する意見、小・中学校（児童・生徒、教職員）からの要望等を踏えて、以下の2点について検討しています。

- ①乗客を増やすための方法（早期に対応できるもの）
- ②路線バスの運行方法の改善（長期的展望によるもの）

##### 2) 「新しい交通手段」について

委員会では、路線バスが運行していない地域にお住まいの皆様の日常生活での交通手段の確保のために、新しい交通手段に求められる要件を

- ①村内における交通利便性の格差を是正できるしくみであること
- ②児童・生徒の通学にも対応できるしくみであること

③少ない経費で実現できる交通手段であること

と定め、村の地形・地域性に合わせ想定できる様々な運行方法について検討しています。

### 3. 檜原村アンケート調査の実施

委員会では、新しい交通手段の検討にあたり、事務局である村行政改革係を通じて、路線バスが運行していない地域の「高校生以上の村民の皆様」を対象に住民アンケート調査を行いました。

アンケート調査対象世帯数は、275世帯、対象者数630人で、アンケートの回答者数は、437人（回収率69.4%）でした。

委員会では、村民の皆様の貴重なご意見であるアンケート調査結果を今後の委員会での検討資料として活用させていただく予定です。

### 4. 今後の委員会の検討方針

委員会では、現在までに、今後の検討方針として2つの事項を決定しています。

#### ①路線バスの維持について

現状維持を前提に、利用促進を図る具体的な案を検討していくものとする。

#### ②新しい交通手段について

村内の「交通空白（不便）地域」における新しい交通手段の導入は、今後の高齢者の増加等を考慮すると必要不可欠である。

これまでの検討結果や調査資料を参考に導入対象地域と運行方法について検討を行い、早期の導入を目指すものとする。

以上が路線バス検討委員会からの中間報告の概要ですが、さらに詳細についてお知りになりたい場合は、村ホームページに中間報告の全文を掲載しておりますので、ご覧ください。

また、役場2階総務課窓口でも「檜原村路線バス検討委員会検討結果中間報告書」をご覧になることができます。

なお、「檜原村路線バス検討委員会検討結果中間報告」についてのお問い合わせ・ご意見等は、総務課行政改革係までお願いします。

◎問い合わせ先 総務課行政改革係 内線 217



## 2. 檜原村の地域・交通特性の把握

### (1) 檜原村の概要

#### 面積

面積：105.42km<sup>2</sup> (東西約14km、南北10km)

1. 東京都多摩地域唯一の村であり、都心から約50km西に位置している。
2. 隣接自治体はあきる野市、八王子市、奥多摩町、神奈川県藤野町、山梨県上野原町である。

#### 人口

##### a. 人口及び世帯数

1. 総人口：3,016人 / 男性1,515人(50.2%)、女性1,501人(49.8%)

(平成18年6月1日現在)

1. 女性に比べて男性が14人多い。
2. 昭和50年代までは5,000人～6,000人の間で推移していたが、平成3年に3,000人台となり、以後年々減少傾向にある。
3. 将来予測人口をみると、人口の減少傾向は続き、平成32年までに約500人の減少が予測されている(東京都「市区町村別人口の予測」平成14年度版)。

2. 世帯数：1,239世帯 / 世帯人口：2.5人 (平成18年6月1日現在)

・世帯数でみると、昭和56年の1,084世帯から現在では1,236世帯へと増加している。それに伴い、世帯人員は昭和56年の4.0人から2.5人となっており、核家族化の進行、及び一人暮らし世帯が増加していること(主に高齢者世帯の増加)がうかがえる。

#### [人口・世帯数の推移]

	人口(人)			世帯数	世帯人口(人)	人口増加率
	総数	男性	女性			
昭和56年	4,299	2,218	2,081	1,084	4.0	
昭和61年	4,088	2,126	1,962	1,160	3.5	4.9%
平成3年	3,880	1,997	1,883	1,241	3.1	5.0%
平成10年	3,630	1,835	1,795	1,259	2.9	6.4%
平成13年	3,385	1,685	1,700	1,285	2.6	6.7%
平成18年	3,043	1,524	1,519	1,236	2.5	10.1%

#### [将来予測人口]

(人)

	平成18年6月現在	平成22年	平成27年	平成32年
予測人口	3,016人	2,849人	2,671人	2,503人

## b . 高齢化率(平成18年6月1日現在)

1 . 高齢者数 : 1,222人 (男性 : 499人 女性 : 723人)

2 . 高齢化率 : 40.5% (男性 : 32.9% 女性 : 48.1%)

- 1 . 男女別の高齢者数をみると、女性の方が男性に比べて224人多い。世帯人口の減少傾向を加味すると、高齢女性の単身世帯が相当数にのぼると考えられる。
- 2 . 女性(特に高齢女性)の自動車免許保有率は少ないことから、移動に困難をきたしている人が多いことがうかがえる。

## 地 勢

- 1 . 村の周囲は急峻な山嶺に囲まれている。総面積の93%が林野で、平坦地は7%と非常に少ない。
- 2 . 村の中央を標高900~1,000mの尾根(浅間嶺)が東西に走っている。両側には南北に秋川が流れており、その川沿いの平坦地に集落が点在している。
- 3 . 村内を南北につなぐ道路は入間白岩林道が唯一の道である。林業事業者や行政関係者が通行しており、一般には使用されていない。

## 産 業

### a . 農 業

- 1 . 昭和50年には527戸、平成2年には327戸、平成12年は231戸と年々減少している。そのほとんどが自家栽培農家である(平成12年農業センサス)。
- 2 . 山間部の傾斜地を利用しているため生産性は低いが、気候や土壌はジャガイモの栽培に適している。村の特産品としてPRに力を入れている。

### b . 林 業

- 1 . かつては村の基幹産業であったが、外国産材輸入の影響や近隣地区での二次産業への就労が容易になったこと、また、5ヘクタール以下の森林所有者が約70%と零細経営が多いことから、生産額は減少している。林業従事者の不足や高齢化が進んでいる(平成12年農業センサス)。
- 2 . 一方、村の観光協会と連携して森林体験教室を開設したり、校舎の木質化を推進するなど、観光資源・教育の場としての森林活用を推進している。

### c . 工 業

- 1 . 日本砕石工業檜原工場が昭和39年にナツトリ沢(本宿地区)で採掘を開始し現在に至る。
- 2 . (株)キョーカ(強化ガラス)の工場が夏地地区にある。

## d . 商 業

- 1 . 村内には、日常の買物をするスーパーなどの商業施設はない。食料品や日用雑貨を販売している小売店が11軒あり、比較的人口が多い集落に点在している。
- 2 . 個人営業の飲食店は12軒あり、村役場や払沢の滝がある本宿地区に多い。
- 3 . 釣り場が3箇所、旅館・民宿が15軒、キャンプ場やロッジ等が15箇所ある。数馬地区には旅館や民宿が多く、神戸の沢沿いにはキャンプ場やロッジが多い。

## e . 観光施設

村の大半が秩父多摩甲斐国立公園に指定されており、自然資源は豊富である。登山、ハイキング、釣り、キャンプ等を楽しむことができる。

1 . 払沢の滝 日本滝百選に選定されている滝。払沢の滝入口の駐車場から徒歩10分ほどで行くことができ、渓谷沿いに遊歩道が整備されている。

2 . 神 戸 岩 巨大な一枚岩。東京都の天然記念物に登録されている。

3 . 都民の森 三頭山(標高1,531m)を中心とした山岳公園。東京都が檜原村に管理運営を委託している。平成2年開園し、それに伴い奥多摩有料道路が一般開放となる。

1 . 平成17年度の年間利用者数は約23万人である。月別でみると紅葉が見頃の11月が約3万9千人と最も多い。次いで夏休み、新緑の5月の来園者が多くなっている。

2 . 入園者記入表にみられる来園者の特徴は、男性が53.3%と多く、年齢別では50代が19.3%、60代が18.8%と比較的多い。また一般以外では小学生以下が18.2%と多く、家族連れでの来園者が多いと考えられる。来園回数が2回以上のリピーターが28.9%と3割近くいる。

3 . 開園から現在までの来園者の推移をみると、平成7年が28万3千人と最も多く、以後22万人前後で推移している。

4 . 数馬バス停から都民の森の間は連絡バスの運行を西東京バスに委託している。連絡バスの年間利用者数は9,891人であった。

(「檜原都民の森利用状況」都民の森管理事務所 / 平成17年度)

4 . 檜原温泉センター(数馬の湯) 平成8年に開館した温泉施設。休憩所を兼ねた食堂、土産物販売所などが併設されている。

1 . 平成17年度の年間利用者数は約6万6千人であった。月別の入館者をみると8月、5月、11月が多く、都民の森等がにぎわう観光シーズンと対応している。

2 . 利用者数は平成10年度には約10万8千人であったが、平成14年度からは減少傾向にある。

5. 檜原村地域交流センター

1. 1階に観光協会の事務所があり、2階の研修室では来村者と村民との交流を深めるための体験教室「森の学校」を開催している。そば、みそ、おやき作りや草木染めなどが申込制で体験できる。
2. 平成17年度の開催回数は57回で、参加者数は731人(うち村内の参加者189人)である。

## (2) 移動制約者の居住状況

### 高齢者数(率)

#### a. 檜原村の高齢化状況(平成18年6月現在)

1. 高齢者数：1,222人(男性：499人 女性：723人)
2. 高齢化率：40.5%(男性：32.9% 女性：48.1%)
  1. 村内の高齢者数は、1,222人で、高齢化率は40.5%である。
  2. 男女別にみると女性の方が男性に比べて224人多い。世帯人口の減少傾向を加味すると、高齢女性の単身世帯が相当数にのぼると考えられる。
  3. 自動車免許の保有率は女性が少ない(特に高齢女性が少ない)ことから、移動に困難をきたしていることがうかがえる。  
周辺自治体の高齢化率は、奥多摩町33.3%、あきる野市17.2%、日の出町20.1%である(住民基本台帳による東京都の人口と世帯/平成14年1月)。

#### b. 地域別の高齢化状況

1. 全体の傾向
  1. 人口の少ない地区で高齢化率が高い傾向となっており、50%を越えている地区もある。
  2. これらの地区では、子どもの数も少ないことから、今後さらに過疎化・高齢化が進むことが予想される。
2. 南秋川地域
  1. 高齢者数は、下元郷(72人)、柏木野(60人)、上元郷(57人)が多い。
  2. 高齢化率は、人口の少ない笛吹(52.8%)、上川乗(49.0%)、時坂(44.4%)で高い。
3. 北秋川地域
  1. 高齢者数は、神戸(62人)、宮ヶ谷戸(60人)、小岩(51人)が多い。
  2. 高齢化率は、人口の少ない中組(56.8%)、倉掛(52.2%)、茅倉(50.0%)で5割以上と高い。

### 通学者数

#### a. 小学生

1. 村内の小学生(7~12歳)は113人である。
2. 地区別では、宮ヶ谷戸(12人)、小岩(9人)、上平(8人)が多い。

## b . 中学生

- 1 . 村内の中学生(13 ~ 15歳)は61人である。
- 2 . 地区別では、柏木野(6人)、下元郷(5人)、上元郷(5人)、和田(5人)が多い。

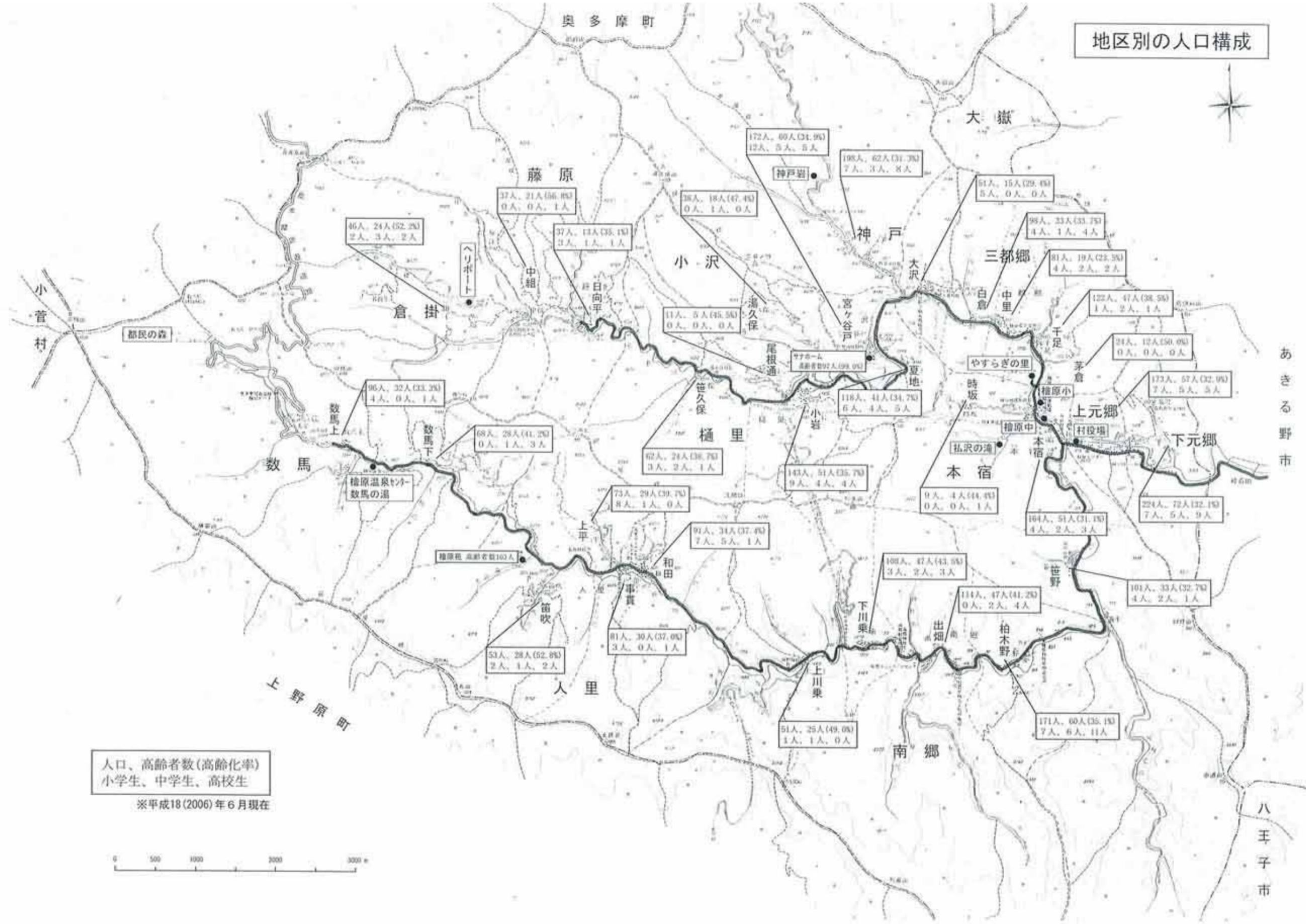
## c . 高校生

- 1 . 村内の高校生(16 ~ 18歳)は79人である。
- 2 . 地区別では、柏木野(11人)、下元郷(9人)、神戸(8人)が多い。

[自治会別人口構成] (平成18年6月現在)

地区名	自治会名	人口計	年 齢				高齢者比率
			7～12歳 (小学生)	13～15歳 (中学生)	16～18歳 (高校生)	65歳以上 (高齢者)	
南	下元郷	224	7	5	9	72	32.1%
	上元郷	173	7	5	5	57	32.9%
秋	本宿	164	4	2	3	51	31.1%
	時坂	9	0	0	1	4	44.4%
	笹野	101	4	2	1	33	32.7%
川	柏木野	171	7	6	11	60	35.1%
	出畑	114	0	2	4	47	41.2%
	下川乗	108	3	2	3	47	43.5%
	上川乗	51	1	1	0	25	49.0%
地	和田	91	7	5	1	34	37.4%
	入里	81	3	0	1	30	37.0%
	上平	73	8	1	0	29	39.7%
	笛吹	53	2	1	2	28	52.8%
域	数馬	68	0	1	3	28	41.2%
	数馬上	96	4	0	1	32	33.3%
	檜原苑	103	0	0	0	103	100.0%
北	茅倉	24	0	0	0	12	50.0%
	千足	122	1	2	1	47	38.5%
	中里	81	4	2	2	19	23.5%
	白倉	98	4	1	4	33	33.7%
	大沢	51	5	0	0	15	29.4%
川	神戸	198	7	3	8	62	31.3%
地	宮ヶ谷戸	172	12	5	5	60	34.9%
	夏地	118	6	4	5	41	34.7%
	湯久保	38	0	1	0	18	47.4%
域	小岩	143	9	4	4	51	35.7%
	尾根通	11	0	0	0	5	45.5%
	笹久保	62	3	2	1	24	38.7%
藤原	日向平	37	3	1	1	13	35.1%
	中組	37	0	0	1	21	56.8%
倉掛	倉掛	46	2	3	2	24	52.2%
	サナホーム	98	0	0	0	97	99.0%
	合計	3016	113	61	79	1222	40.5%

地区別の人口構成



人口、高齢者数(高齢化率)  
小学生、中学生、高校生

※平成18(2006)年6月現在





## ( 3 ) 交通状況

### 路線バス

#### a . 村内のバス交通の概要

##### 1 . 村内のバス路線とその経緯

- 1 . 村内には、現在 5 路線が運行している(数馬線、藤倉線、小岩線、払沢の滝入り口線、やすらぎの里経由数馬線)。運行事業者は全路線とも西東京バス(株)である。
- 2 . 昭和23年から26年にかけて北秋川沿いでは本宿～大沢間、大沢～小沢間、南秋川沿いでは本宿～上川乗間にバスが開通した。
- 3 . その後、昭和30年代にはさらに小沢～小岩間、上川乗～人里間、次いで人里～数馬間と徐々にバス路線が延伸された。
- 4 . 平成2年に、村内 8 小学校が 1 校に統合されたことから、それまで北秋川方面の終点であった小岩バス停から藤倉までの道路が拡幅整備され、路線バスが通行できるようになった。

( 檜原村要覧年表より )

##### 2 . 路線バス事業者：西東京バス(株)

- 1 . 東京都八王子市、あきる野市 を中心とした多摩北西部と山梨県 の一部(大月市、北都留郡)で主に路線バスを運営している。前身は青梅電気鉄道(現在の JR 青梅線)のバス部門であり、昭和31年に京王帝都電鉄(株)(現京王電鉄(株))の系列会社となる。
- 2 . 乗合バス車両数：233両 / 従業員580名
- 3 . 現在、一部路線は子会社の多摩バス(平成11年設立)へ移管している他、一般貸切旅客業(36両)、旅行業、不動産業、霊園管理事業等を行っている。

##### 3 . 運行補助の状況

- 1 . 5 路線のうち 3 路線(数馬線、藤倉線、小岩線)が国・都の地方バス路線助成制度の対象となっている。国・都・村から路線バス事業者である西東京バス(株)へ運行欠損分を補填することにより、路線バスの運行が維持されている。
- 2 . このうち、数馬線(運行キロ程26.8km)が平成18年度高額補助金交付路線として指定を受けた。
- 3 . 残り 2 路線(払沢の滝入り口線、やすらぎの里経由数馬線)については、村が単独で運行欠損分を補助金という形で西東京バスへ補填することにより、運行を維持している。
- 4 . 路線バスの維持等に関する村の補助金額は、平成16年度には約3,000万円であった。

## b. 路線バスの運行システム

### 1. 運行ルート

1. 鉄道のない村内には、JR武蔵五日市駅と檜原村内を結ぶ路線バスが5路線ある。数馬線、藤倉線、小岩線、払沢の滝入り口線、やすらぎの里経由数馬線である。
2. 5路線ともJR武蔵五日市駅を始点とし、畔荷田バス停まではあきる野市内、和田向バス停からは檜原村内となる。本宿役場前バス停までは5路線とも同じルートで運行している。
3. 役場前の橋(橘橋)を渡った地点で分岐し、北秋川方面には3路線(藤倉線、小岩線、払沢の滝入り口線)、南秋川方面に2路線(数馬線、やすらぎの里経由数馬線)が運行している。
4. 本宿役場前バス停より藤倉バス停(北秋川方面終点)まで約8km、数馬(南秋川方面終点)までは約16kmである。
5. 本宿役場前バス停から先はフリー乗降制となっている。

### [路線バスの運行ルート]

路線名	運行ルート	距離
数馬線	武蔵五日市駅～十里木～本宿役場前～人里～数馬	26.8km
藤倉線	武蔵五日市駅～十里木～本宿役場前～小岩～藤倉	20.1km
小岩線	武蔵五日市駅～十里木～本宿役場前～小岩	16.3km
払沢の滝入り口線	武蔵五日市駅～十里木～本宿役場前～払沢の滝入口	9.6km
やすらぎの里 経由数馬線	武蔵五日市駅～十里木～本宿役場前～やすらぎの里～数馬	28.6km

### 2. 運賃

距離制運賃であり、武蔵五日市駅バス停から最も近い和田向バス停までは360円、最も遠い数馬バス停までは910円となっている。

#### 主要区間の運賃(片道運賃)

1. 武蔵五日市駅から各地区までの運賃  
本宿役場前410円、払沢の滝入口460円、小岩630円、  
藤倉730円、数馬910円
2. やすらぎの里から各地区までの運賃  
藤倉440円、武蔵五日市駅460円、数馬690円

### 3. 運行本数・ダイヤ

1. 平日は、数馬方面へは1日10本、藤倉方面には1日14本(うち小岩止まりが6本)、払沢の滝入口行きが1日10本、計34本ある。
2. 全5路線を通しての運行時間帯は平日5～21時台であるが、数馬行きの終発は19時15分、藤倉行きの終発は18時38分である。

#### 1. 5路線全体の運行本数

- ・平日：1日片道34本(往復68本)
- ・土曜日：1日片道33本
- ・日曜日：1日片道28本

#### 2. 路線別の運行本数・運行時間帯

##### 数馬線

- ・平日：1日片道7本(うち4本が払沢の滝入口経由)、5～19時台、終発19時15分
- ・土曜日：1日片道6本(うち4本が払沢の滝入口経由)、7～17時台
- ・日曜日：1日6本、7～17時台

##### やすらぎの里経由数馬線

- ・平日/土：1日3本、9～16時台(土は9～15時台)、終発16時1分(平日)
- ・休日は運行していない

##### 藤倉線

- ・平日/土：1日8本(うち2本はやすらぎの里経由)、5～18時台、終発18時38分(平日)
- ・日/祝：1日5本、6～18時台

##### 小岩線

- ・平日/土：1日6本、5～20時台、終発20時28分(平日)
- ・日/祝：1日7本、6～21時台

##### 払沢の滝入り口線

- ・平日/土：1日10本、5～21時台、終発21時20分(平日)
- ・日/祝：1日10本、6～20時台

### c. 路線バスの利用状況

#### 1. バス利用実態調査結果にみる利用傾向

平成16年11月18日(木)の乗降者数(天候：曇り時々雨)

- ・村職員が全便に乗車して、乗降者数の記録、一部乗客の聞き取り調査を行った。

#### 1. 乗降者数

##### 1. 総乗降者数：全68便 881人

- ・数馬 武蔵五日市駅間：367人
- ・藤倉 武蔵五日市駅間：514人

##### 2. 1便あたりの平均乗降客数：13.0人

- ・総乗降者数881人のうち、檜原村内バス停での乗降者数は562人(上り便：301人/下り便：261人)であった。

- ・村内での乗降者のうち、大人は285人(50.7%)、小学生168人(29.9%)、中学生86人(15.3%)、高校生23人(4.1%)であった。

## 2. 乗降の多いバス停

- ・村内で最も乗降が多かったのは払沢の滝入口バス停、次いで檜原小前バス停であった。この2つのバス停での乗降者数(286人)は村内での総乗降者数の50.9%を占めている。

### [主要バス停の乗降者数]

バス停名	乗 車	降 車	合計
払沢の滝入口	76人	82人	158人
檜原小前	64人	64人	128人
数馬の湯	19人	15人	34人
本宿役場前	27人	5人	32人
数 馬	3人	5人	18人
藤 倉	12人	4人	16人

### [上記以外で乗降の多いバス停]

- ・南秋川沿い：人里35人(乗16 / 降19)、柏木野34人(乗17 / 降17)、西川橋34人(乗13 / 降21)、笛吹20人(乗11 / 降9)
- ・北秋川沿い：宮ヶ谷戸29人(乗15 / 降14)、小岩19人(乗12 / 降)、小沢駐在所17人(乗5 / 降12)

## 3. 時間帯と利用者の属性

1. 小中学生の登校は6時58分数馬発(中10人)、8時2分小岩発(小20人 / 中1人)、7時26分藤倉発(小28人 / 中13人)、7時26分数馬発(小39人 / 中14人)の便に集中している。下校は14時50分 / 15時45分(藤倉行)、16時1分(数馬行)、15時46分(武蔵五日市駅)等が多い。
2. 小中学生の利用は6～7時台の便と14～16時台の便に集中している。
3. 中学生では部活動等のため17時42分(藤倉行)、17時59分(数馬行)が利用されている。
4. 高校生は朝の通学時間に5人、帰宅時間帯に17人がバスを利用した。朝の送迎の割合が多いことがうかがえる。
5. 帰宅時の利用が多いのは18時半～21時半の間の武蔵五日市発の便である。
6. 早朝～午前中の数馬行きはハイキングや観光目的の利用者が多い。
7. 朝(6時～10時台)の数馬方面行きは、ハイキングや観光目的の利用者が多い。
8. 17時台の武蔵五日市駅発の便は、塾からの帰りの小中学生に利用されている。
9. 通院、買物へ行く人の中には、行きに8時台(上り)、帰りに10時台(下り)のバスを利用している人もいる。

## 4. 聞き取り調査(122件)の結果からみる利用頻度と目的

1. 聞き取り調査の結果をみると、「バスを週に何回位利用されますか」とい

う問に対して「週5日」が34人、「週3日」が22人であった。「毎日」は11人であった。

2. 「バスの利用目的」は通院が30人(24%)、通勤が29人(24%)、通学が29人(24%)、買物が23人(19%)であった。

## 2. 公共施設への路線バス利用の状況

村内公共施設へのバス利用者総数(推計)：7,805人/年(650人/月、21人/日)  
平成17年度に実施した各施設へのヒアリング調査による。

各施設へのバス利用者数(推計)

- ・ 村立図書館 250人/年(1人/日、250日開館)
- ・ 福祉センター 840人/年(70人/月)
- ・ やすらぎの里 6,115人/年
  - 診療所 5,750人/年(23人/日、来院者の3分の1)
  - 児童館 26人/年(バスの利用はほとんどない)
  - やすらぎの湯 240人/年(20人/日)
  - 予防接種事業等 99人/年(ほとんどが自家用車利用)
- ・ 郷土資料館 600人/年(年間来館者数の10分の1)

## 3. 都民の森連絡バス

### 1. 運行状況

1. 数馬バス停から都民の森まで、無料の連絡バスを運行している(都民の森が西東京バスへ運行委託)。
2. 開園当初は連絡バスは毎日運行されていたが、現在では平日はゴールデンウィークと夏休み期間、紅葉シーズンを除いて運行していない。土日は毎週運行しているが、冬期(12~2月)はワゴン車(レンタカー)での送迎となる。

### 2. 運行本数

1. 平日・土：片道6本(うち2本は急行/乗継ぎなし)
2. 休日：片道5本(うち2本は急行/乗継ぎなし)  
(「檜原都民の森利用状況」都民の森管理事務所/平成17年度)

### 3. 利用者数：9,891人(バス運行日数171日、58人/日)

- ・ 最も利用者が多かった月は11月の2,127人である。  
(「檜原都民の森利用状況」都民の森管理事務所/平成17年度)

### 4. 運行経費(平成17年度分)

1. 連絡バス：935万円/年
2. 臨時バス：105万円/年(70便のうち約50便分)
3. 冬期：44万円/年(レンタカー会社)  
(都民の森管理事務所へのヒアリング)

#### d . 通学定期に対する運賃補助

##### 1 . 小学生

- 1 . 通学時間帯にバスを利用している児童は114人中、112人(約98%)である(平成17年度)。
- 2 . 檜原小学校に通学する児童のバス定期代の全額を村で補助している。補助額は年間約642万円である。そのうち4km未満が36人、4km以上が76人である(平成17年度)。
- 3 . 夏休み期間はプールへ通う児童のために教育委員会が特別乗車証を発行し、乗車実績分を西東京バスへ支払う方式をとっている(年間約23万円)。

##### 2 . 中学生

- 1 . 通学にバスを利用している生徒は65人中49人(約75%)である。その他の生徒は自転車14人、徒歩2人である(平成17年度)。
- 2 . 檜原中学校に通学する生徒のバス定期代の全額を補助している。補助額は年間約541万円である。そのうち6km未満が29人、6km以上が23人である(平成17年度)。
- 3 . 中学生バスカードは、自転車通学のうち希望した生徒に対して、1ヵ月10日分としてバスカードを支給している。下元郷、笹野、小沢、南郷地区等で延べ22人が申請し、年間約36万円を補助している。
- 4 . 遠距離通学補助は1世帯につき月額2,000円となっている(倉掛地区)。
- 5 . 夏休み中には、クラブ活動や補習に通う生徒のために教育委員会が特別乗車証を発行している(年間約48万円)。

##### 3 . 高校生

- 1 . 村内に高等学校がないため、武蔵五日市駅と村内を結ぶ路線バスの定期代の2割をバスカードで補助している。
- 2 . 学期毎で年3回に分けて教育委員会へ申請することが必要となっている。
- 3 . 平成17年度の総補助額は約249万円である。

#### [主要バス停から武蔵五日市駅までの定期代(3ヶ月)]

バス停名	金額
和田向	36,940円
小 岩	61,222円
藤 倉	64,640円
笛 吹	69,430円
数 馬	70,790円

#### e . シルバーバスの利用状況

- ・シルバーパス(東京都)の村内での発行枚数は533枚であった(平成17年度分)。(社)東京バス協会から委託されたシルバー人材センターが申請、受付発行事務を行っている。

## 福祉移送サービス

### a. 「やすらぎの里」送迎サービス

- ・村のふれあい課が行っているサービス。8つの長寿会から社会福祉協議会を通じて申込(計7～8回/月)があった場合に、ワゴン車等での送迎を行っている。

### b. 福祉モノレール

1. 車の乗り入れができない山間地(藤倉・数馬地区)の5箇所に設置されている。
2. 村が管理者に貸与している無人の施設であり、利用者が手動でエンジンを動かす方式となっている。
3. 日常的に福祉モノレールを利用している住民は、日向平地区6人、猿江地区7人、中組地区3人、千足地区3人、臼久保地区4人である。

#### [福祉モノレールの概要]

(ふれあい課)

設置地区	管理者	設置距離	設置年度	乗車定員数
日向平地区	地区役員	244m	15年度	3人
猿江地区	地区役員	2,416m	16年度	3人
中組地区	地区役員	435m	16年度	3人
千足地区	地区役員	483m	16年度	3人
臼久保地区	地区役員	855m	16年度	3人

## タクシー・貸切バス

### a. タクシー

(有)横川交通(本宿)

1. 車両台数: 11台  
(車両運用状況: 武蔵五日市駅前と武蔵増戸駅前に9台、本社に2台待機)
2. ドライバー: 25人

### b. 貸切バス

1. 大谷観光(株)(神戸)

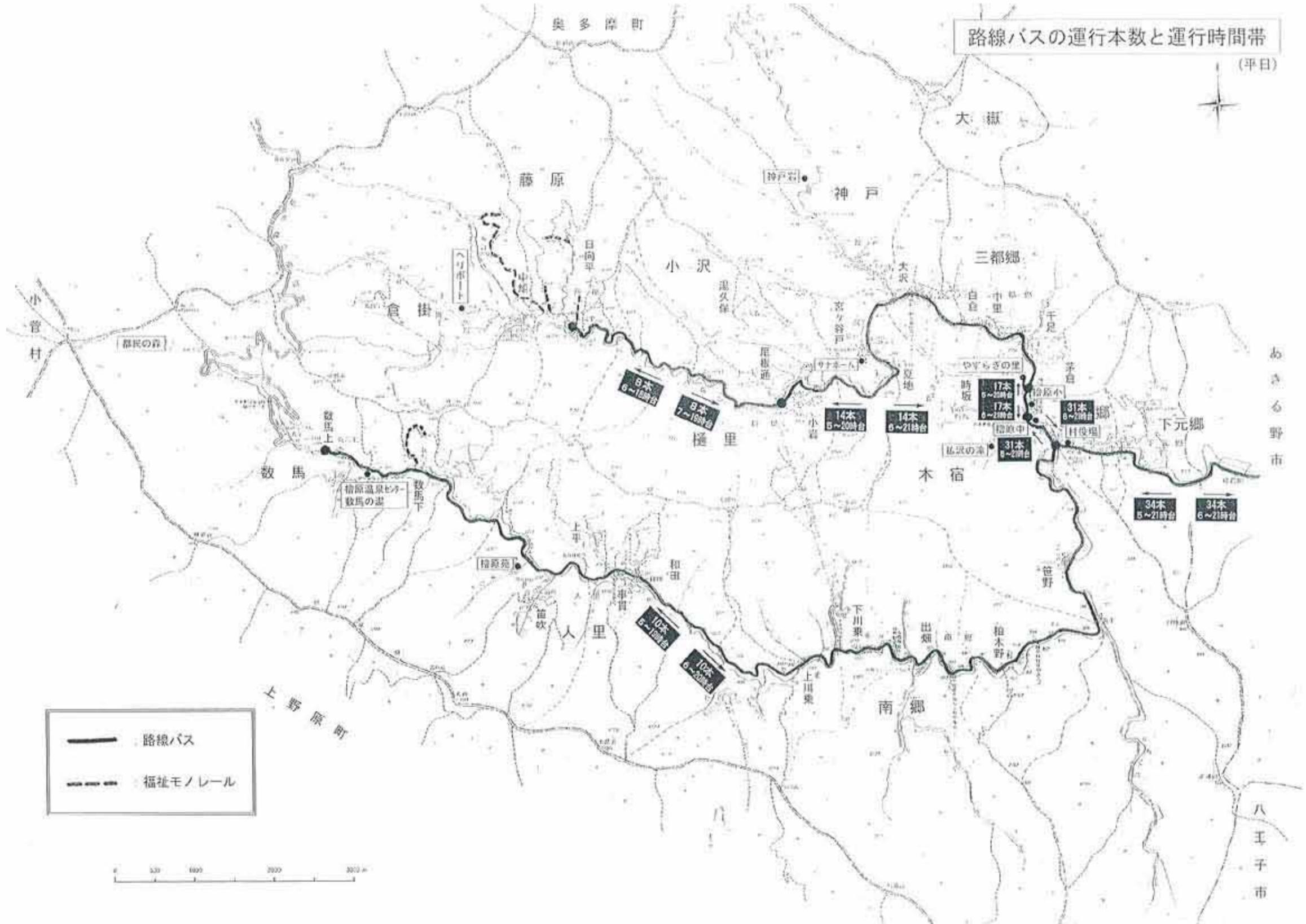
1. 車両台数: 3台(29人乗りバス)
2. 事業内容: 冠婚葬祭やグループ旅行の送迎を行う。

2. 西郡観光サービス(株)(上元郷)

1. 車両台数: 5台  
(53人乗りバス2台、45人乗りバス2台、43人乗りバス1台)
2. 事業内容: 観光バス事業

路線バスの運行本数と運行時間帯

(平日)



## (4) 村民生活

### 生活利便施設の分布状況

#### 1. 通院

1. 村内の医療施設は、やすらぎの里内にある檜原診療所に集約されている。
2. 村外にある近隣の医療施設としては、阿伎留病院(ＪＲ武蔵引田駅)、青梅市立総合病院(ＪＲ河辺駅)、がある。

檜原村アンケート調査結果にみる通院先

- ・よく行く通院先については、「やすらぎの里(診療所)」が56.8%と最も多く、「阿伎留病院(あきる野市)」が14.6%であった。

#### 2. 買物

1. 村内には大きな商業施設やスーパーはない。週に数回生鮮食品の移動販売車が来ている地区がある(倉掛地区、笛吹地区など)。
2. 武蔵五日市駅付近(檜原街道沿い)の商店街には、いなげや(中規模のスーパー)がある。
3. 秋川駅前に東急ストアがある。また、人里・数馬地区からは甲武トンネルを利用して隣接する上野原町にあるスーパーまで車で行く人もいる。
4. 役場に隣接して郵便局がある。その他の金融機関は武蔵五日市駅周辺(檜原街道沿い)に西武信用金庫、りそな銀行などがある。

檜原村アンケート調査結果にみる買物先

- ・よく出かける買い物先については、「あきる野市」が65.7%と最も多い。

#### 3. 通学

1. 本宿地区に村立檜原小学校と檜原中学校があり、村内のほとんどの児童・生徒が通学している(174人中167人/約96%)。
2. 村内に高等学校はない。あきる野市の五日市高校(最寄駅：五日市高校バス停)の他、東大和南高校(西武線玉川上水駅)、青梅総合高校(ＪＲ東青梅駅)、福生高校(ＪＲ福生駅)などへの通学者が多い。

#### 4. 公共施設

1. やすらぎの里には診療所の他、村ふれあい課窓口(印鑑証明や住民票発行業務、福祉に関する相談・申請)、社会福祉協議会事務局、児童館、温浴施設(やすらぎの湯)、多目的ホールなどが集約されている。
2. コミュニティセンターは人里地区、小沢地区、南郷地区、樋里地区の4箇所にある。藤倉には集会施設の藤倉ドームがある(いずれも分校などの跡地を活用)。
3. 上元郷地区には、村役場、福祉センター(シルバー人材センター)、図書館がある。
4. 本宿地区には檜原総合運動場がある。

## 生活利便施設の概況と村民の移動手段

### a. 通院

#### 1. 檜原診療所(やすらぎの里)

##### 診療所の概要

診療科目	受付日	受付時間
内科・外科・小児科	毎日	9時～11時、13時～16時30分
耳鼻科	毎週木曜のみ	9時～11時
眼科	毎月第2・4木曜のみ	14時～16時
皮膚科	毎週水曜日のみ	13時～16時
歯科	予約制	

##### 外来患者の来院状況(平成16年度事務事業報告書)

- ・年間の延患者数は、18,548人(63.1人/日)である。歯科の患者数は、4,463人(15.2人/日)である。

##### 通院者の交通手段

- ・1日の来院者の3分の1程度がバスを利用している(平成17年度施設ヒアリング調査)。

##### [やすらぎの里へ乗り入れている路線バス本数]

- ・数馬行き：3本(10、11、16時台)
- ・藤倉行き：2本(9、11時台)
- ・五日市駅行き6本：(9時台2本、10時～13時台に各1本)

##### 檜原村アンケート調査結果にみる通院時の交通手段

- ・通院時の交通手段は「車(自分で運転)」が43.2%と最も多い。「路線バス」は22.2%、「車(家族運転)」が17.6%であった。送迎を含めると、移動手段をもっていない通院者は約40%いる。

##### やすらぎの里内の福祉施設

###### 1. 高齢者在宅サービスセンター

- ・1日あたりの利用人数：11.1人(平成16年度事務事業報告書)。
- ・通所はすべてセンター職員による送迎である。9時に利用者の家に迎えに行き、15時に送り出す。

###### 2. 福祉作業所

- ・1日あたりの利用人数:4.0人(平成16年度事務事業報告書)
- ・保護者の送迎がほとんどである。

#### 2. 阿伎留病院

##### 病院の概要

1. 診療科目：内科、神経内科、呼吸器科、消化器科、循環器科、リウマチ科、小児科、外科、整形外科、脳神経外科、皮膚科、泌尿器科、産婦人科、眼科、耳鼻咽喉科、リハビリテーション科、放射線科、麻酔科、歯科口腔外科(計19科)
2. 外来の受付時間：8時～11時
3. 入院の面会時間：13時～20時
4. 休診日：土日・祝日・年末年始
5. 最寄駅：JR武蔵引田駅下車徒歩7分

#### 外来患者の来院状況

- ・ 檜原村からの年間延患者数は平成15年度では8,296人、平成16年度では7,392人であった(阿伎留病院組合組織市町村の分賦金計算書)。

### b. 買物

1. いなげや：武蔵五日市駅近く(檜原街道沿い)のスーパー
  - ・ 営業時間：9:00～20:00(7・8月は21:00まで)
2. 東急ストア：秋川駅前にあり、生鮮食品等が豊富
  - ・ 営業時間：9:00～20:00(一部テナントは22:00まで)

#### 檜原村アンケート調査結果にみる買物時の交通手段

- ・ 買物時の交通手段は、「車(自分で運転)」が最も多く、次いで「車(家族が運転)」が19.0%である。「路線バス」は16.0%であり、送迎を含めると移動手段のない村民が3分の1の35%いる。

### c. 通学

1. 小学校
  1. 檜原小学校の児童数は7学級108人である(平成18年5月1日現在)。
  2. 平成8年の174人と比べて66人(37.9%)減少している。
  3. 平成17年度では、通学時間帯にバスを利用している児童は114人中112人(約98%)であった。
  4. 路線バスがスクールバスの役割を果たしており、バス定期代は全額補助の対象となっている。数馬・大平、藤倉・倉掛(ヘリポート近く)、日向平、人里、大沢、神戸地区などでは、バス停から自宅まで離れている児童も多く、保護者がバス停まで送迎していることが多い。
  5. 村外への課外学習など帰宅が遅くなると接続のバスがなく、その都度教育委員会が村のワゴン車で児童を送っている状況である。
2. 中学校
  1. 檜原中学校の生徒数は4学級59人である(平成18年5月1日現在)。
  2. 平成8年の110人と比べて51人(46.4%)と大幅に減少している。
  3. 平成17年度では、通学時間帯にバスを利用している生徒は65人中49人(75%)であった。その他の生徒は自転車14人、徒歩2人である(平成

- 17年度)。
4. 路線バスがスクールバスの役割を果たしており、バス定期代は全額補助の対象となっている。
  5. 平日の17時台のバスがなくなってしまったため、数馬行き16:29発から18:22発まで、藤倉行きは16:07発から18:04発までバスがない状態である。五日市行きは17:54発から19:04発までない。
  6. 村外への学習や学校の行事などで帰宅が遅くなると接続のバスが無く、その都度タクシー利用券(教育委員会負担)により乗合わせて帰宅生徒の最寄バス停まで送っている。

### 3. 高 校

1. 村内に高等学校がないため、周辺市の21校に50人が通学している(平成18年度通学定期補助申請者のみ)。
2. 五日市高校(五日市高校前バス停から徒歩)を除くと、武蔵五日市駅から拝島駅、立川駅を経由して通学している生徒がほとんどである。
3. 交通手段としては、保護者が自家用車で武蔵五日市駅まで送迎しているケースが多い。登校時は保護者の車に同乗し、帰宅時に時折バスを利用している高校生もいると推測される。
4. そのためバスの通学定期は所持していない。村教育委員会に申請すればバス通学定期の2割について、学期毎を単位として年3回(4ヶ月分ずつ)バスカードでの交付を受けることができる。
5. 平成18年度の1学期の定期補助申請者は50人である。

#### [主要バス停から武蔵五日市駅までの定期代(3ヶ月)]

バス停名	金 額
和田向	36,940円
小 岩	61,222円
藤 倉	64,640円
笛 吹	69,430円
数 馬	70,790円

### d. 公共施設

#### 1. 檜原村役場住民ホール

1. 利用時間枠：9:00～22:00
2. 村教育課主催行事：俳句教室(月1回/10～11人/13:00～17:00頃)  
(平成16年度事務事業報告書)

#### 2. 福祉センター

##### センターの概要

1. 館日：年末年始のみ閉館
2. 利用時間枠：午前9時～12時/午後12時～17時/夜間17時～21時30分
3. 会合等：老人クラブ会長会議(月1回/約40人)、カラオケ会(月1回/約40人)、東部長寿会定例会(月1回/約30人)

4. 年間利用者数：5,050人

(平成17年度福祉センター調べ)

#### 利用者の交通手段

1. 日常的に事務所に入出するシルバー人材センターの会員は、ほとんどが自家用車を利用している。
2. 老人クラブのメンバーが会合等に参加する際にバスを利用している(年間約840人)。

(平成17年度施設ヒアリング調査)

### 3. ふれあいセンター(やすらぎの里内)

#### 1. 会議室(多目的ホール、和室、会議室)

1. 利用時間枠：午前9時～12時 / 午後12時～17時 / 夜間17時～21時30分
2. 実施事業：村民映画祭(年1回 / 約180人)、教室(書道教室月2回 / 約30人)
3. 年間利用者数：3,184人(12.3人 / 日)

#### 2. やすらぎの湯(温浴施設)

1. 利用時間：10時～21時
2. 利用料金：80歳以上、18歳未満は無料、その他は1回200円。  
基本的には村民のみしか利用できないが、村居住者の親戚などは、村が発行しているチケットにより利用可能となっている。
3. 年間利用者数：15,356人(310日開館 / 1日平均49.5人)

(平成17年度社会福祉協議会調べ)

#### 3. 利用者の交通手段

1. 車の免許がない人がバスで来る。午前中(10時頃)に来て昼に帰る人や、そのまま五日市に買物などに出る人も中にはいる(年間バス利用者約240人)。
2. 月に7～8回、老人会単位で社会福祉協議会を通じて送迎の申込がある。

(平成17年度施設ヒアリング調査)

### 4. 児童館(やすらぎの里内)

#### 1. 施設の概要

1. 利用時間：8時30分～18時30分
2. 閉館日：第2・第4土曜・日祭日・年末年始閉館
3. 実施事業：毎週火曜 / 育児サークルの活動  
毎週金曜 / 幼児と保護者の活動(事業名：むすんでひらいて)
4. 年間利用者数：10,817人(256日開館、40.8人 / 日)

(平成17年度児童館調べ)

#### 2. 利用者の交通手段

1. 平日の利用者は、放課後に徒歩で来館する小学生がほとんどである。保護者の迎えに来る児童が3分の1、残りの児童は16時台のバスで帰宅する(下校時以外での年間バス利用者は約26人)。

2. 育児グループの事業と幼児活動には、幼児とその保護者が平均10組ほど来館するが、すべて自家用車を利用している。

(平成17年度施設ヒアリング調査)

## 5. 図書館

### 1. 施設の概要

1. 利用時間：10時～18時
2. 閉館日：月・火曜日・年末年始
3. 年間入館者数：2,150人 / 利用登録者1,161人。

(平成16年度事務事業報告書)

### 2. 利用者の交通手段

- ・利用者の大半が自家用車で来館する(年間バス利用者は約250人)。時々小学生が学校帰りにバスを利用して元郷バス停で降り、保育園で兄弟を迎えに来る親を待っていることがある(平成17年度施設ヒアリング調査)。

## 6. 郷土資料館

### 1. 施設の概要

1. 利用時間：9時30分～17時
2. 閉館日：火・年末年始
3. 年間来館者数：5,471人(開館日256日、21.4人/日)

(平成16年度事業報告書)

### 2. 利用者の交通手段

- ・利用者の大半が自家用車又は観光バスで来館する。路線バスの利用者は来館者の約10分の1程度(年間約600人)である(平成17年度施設ヒアリング調査)。

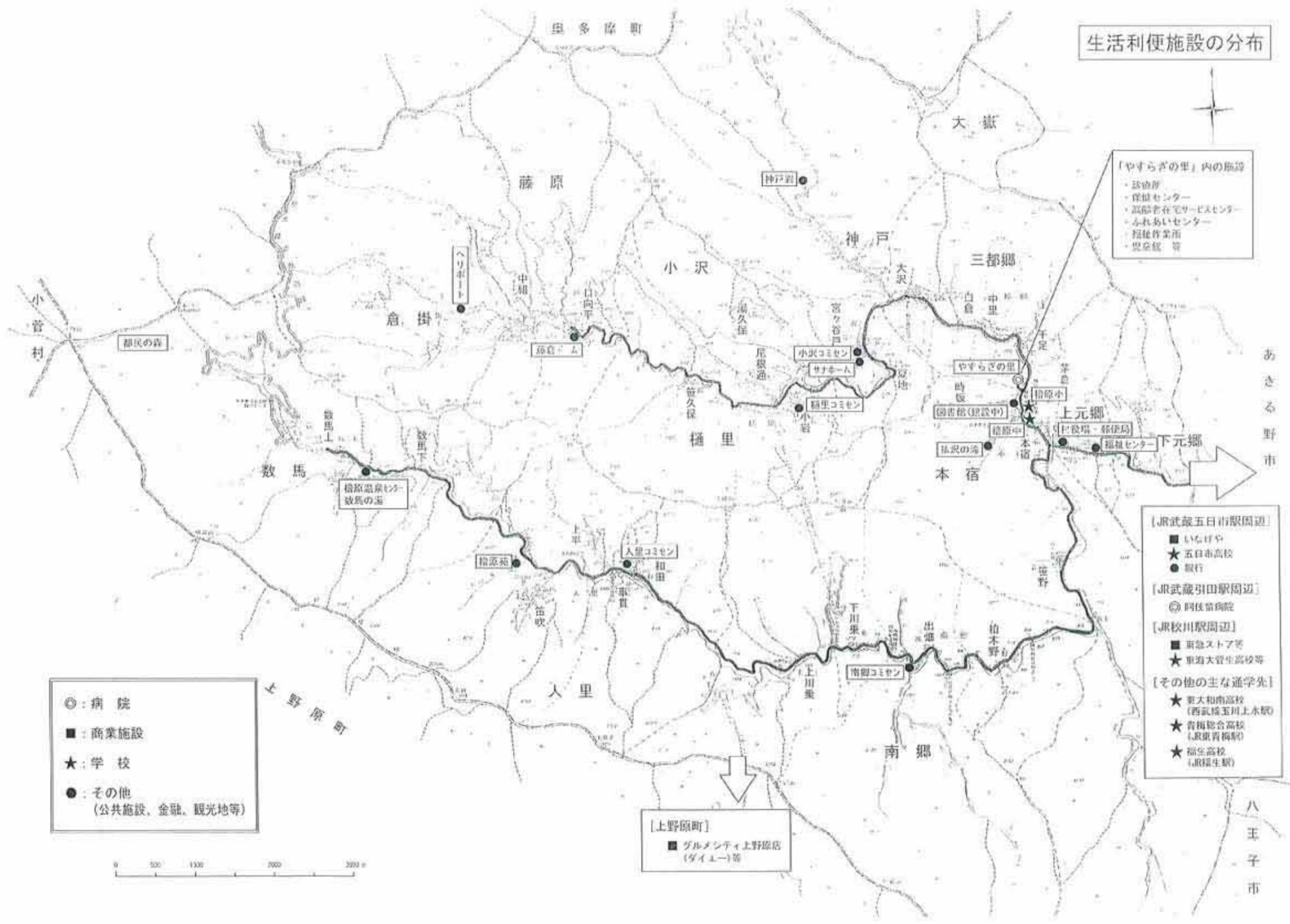
## その他の関連データ

### 1. 自家用車台数

1. 平成14年3月末の自動車保有台数は3,416台(乗用車1,742台、貨物車1,081台バイク360台)である(警視庁交通年鑑 平成14年度版)。
2. 1世帯当たりの保有数は2.7台である(平成14年の世帯数で算出)。

### 2. 交通事故件数

- ・平成14年度の交通事故発生件数は42件、平成17年の交通事故発生件数は41件である(交通事故統計表)。



生活利便施設の分布

- 「やすらぎの里」内の施設
- ・ 診療所
  - ・ 保健センター
  - ・ 高齢者在宅サービスセンター
  - ・ ふれあいセンター
  - ・ 福祉作業所
  - ・ 児童館 等

- 【JR武蔵五日市駅周辺】
- いんげや
  - ★ 五日市高校
  - 銀行

- 【JR武蔵引田駅周辺】
- ◎ 阿伎留病院

- 【JR校川駅周辺】
- 東急ストア等
  - ★ 東海大菅生高校等

- 【その他の主な通学先】
- ★ 東大相模高校 (西武橋玉川上水駅)
  - ★ 青楓総合高校 (JR東青楓駅)
  - ★ 福生高校 (JR福生駅)

- ◎ : 病院
- : 商業施設
- ★ : 学校
- : その他 (公共施設、金融、観光地等)

【上野原町】

- グルメシティ上野原店 (ダイエー)等



### 3 . 移動制約者グループインタビュー調査結果の要点

#### ( 1 ) 調査の実施概要

##### 調査の目的

村全体のバス交通の改善課題を整理し、新交通システム導入対象地区の設定及び路線バスの改善・充実方策を検討するために、以下の内容について住民の本音のニーズを具体的に把握する。

- ・ 日常の外出行動（通院、買物、通学、用事、通勤など）
- ・ 移動の困難性（バス停までの距離、坂道等の移動時の障害、移動手段と徒歩での移動の難しさ等）
- ・ 路線バスの問題点など（行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃体系、車両、バス停、乗換等）

これまでの調査結果(アンケート調査結果、委員会中間報告書等)をもとに整理した檜原村の地域・交通特性を踏まえて、住民グループインタビュー調査で具体的な提案や意見を聞き取り、共通の課題や方策等を具体的に検討し、交通システムに反映させる。

##### 調査対象者とグループの設定

###### a . 調査対象者

高齢者(主に女性)と主婦を対象とする

- 1 . 高齢者：車を使えない・使いにくい、自転車・バイクに乗れないなど、自分の移動手段を持っていない、あるいは事故などを体験したため持たない高齢女性を主な対象者とする。

「高齢者が利用しやすければ、村民だれもが利用しやすい」というユニバーサルデザインの考え方を取り入れるため、高齢者の参加を図る。

- 2 . 主婦：子ども(小・中・高校生)や高齢者などの送迎を行っている主婦とする。主婦は、交通で困っていることや送迎負担の軽減などから具体的な提案や意見を聞き取ることができる。

女性は買物、用事、趣味活動などで外出が多い、子供の通学や高齢者の送迎をしている、家族の安心・安全に関心が強い、生活感覚に根ざした情報が豊かであるなどから、主に女性の意見を聞き取ることで交通改善などに具体的に反映できる。

自分の移動手段を持っている地域の代表や男性は極力少なくすることが望ましい。

###### b . グループの設定

設定の方針

- 1 . 村内の全地域を対象として参加者を選定する。
- 2 . 地区の人口、高齢者数(率)、通学者数などからグループの設定、グループ数、人員構成を検討する。

次の4グループを設定する

- ・北秋川地域高齢者グループ：三都郷、神戸、小沢、樋里、藤倉
- ・北秋川地域主婦グループ：三都郷、神戸、小沢、樋里、藤倉
- ・南秋川・東部地域高齢者グループ：南郷、人里、数馬、下元郷、上元郷、本宿
- ・南秋川・東部地域主婦グループ：南郷、人里、数馬、下元郷、上元郷、本宿

1グループの構成：10名以内

1. 対話をしながら本音の意見を聞き取りやすいことなどを考え、1グループの人数を10名以内とする。
2. 10名を超えると話題に集中できない場合がある(知人等と自由な会話をする)。

各グループの参加者の地区別人員構成

地区の人口、高齢化率などから次のような構成とする。

北秋川地域主婦グループ(5名)

地区	主婦
千足	1人
神戸	1人
宮ヶ谷度	1人
笹久保	1人
倉掛	1人

南秋川・東部地域主婦グループ(9名)

地区	主婦
柏木野	2人
和田	2人
数馬下	1人
下元郷	2人
上元郷	1人
本宿	1人

北秋川地域高齢者グループ(11名)

地区	高齢者
白倉	2人
神戸	2人
湯久保	2人
笹久保	2人
中組	1人
倉掛	1人
中里	1人

南秋川・東部地域高齢者グループ(10名)

地区	高齢者
下川乗	2人
上平	1人
笛吹	1人
数馬上	1人
下元郷	1人
上元郷	1人
本宿	1人
笹野	1人
千足	1人

## 調査の実施方法

### a. インタビュー項目

調査のために用意した項目であり、参加者数、話題の弾み方、進行状況などによっては、聞き取れない内容も出てくる。

また、本音の発言を井戸端会議の雰囲気の中で気軽に出してもらうため、参加者には配布しない。

参加者のプロフィール(自己紹介として聞く)

住所、年齢、仕事、同居家族  
免許の有無、車・バイク、自転車の保有と運転状況

#### 日常の外出行動と交通手段について

- 外出先と目的、頻度、交通手段、天候による違い、交通費、交通の選択理由
- ・ 外出先：買物、通院、通学、通勤、銀行等の用事、飲食、老人クラブや地域の活動、会合、趣味の活動、公共施設の利用、その他
  - ・ 交通手段：マイカー、徒歩、自転車、バイク、バス、タクシー、鉄道、送迎など
  - ・ 交通費：気軽に払える運賃、毎月払える交通費など

#### 外出の移動手段で困ること、より便利に出かけたいところについて

移動の困難要因(身体的理由、地形、天気・気候、交通の問題など)  
車やバイクの運転で危険を感じた経験、家族に止められたりしていないか  
家族や知人の車での送迎の状況とお礼など  
家族の通学・通勤の交通手段で困っていることなど  
行きたくても行きにくい場所、より便利・気軽に出かけたい場所・施設など

#### 路線バス等の利用状況と問題点について

路線バスの利用状況(行き先、頻度、利用するバス路線、シルバーパス)  
バスの必要性  
バスの問題点(行先、ルート、運行時間帯、本数、運賃体系、通学定期代、定時性、車両、バス停、ドライバーの対応、乗り換え等)  
その他(タクシー等)

#### 新しい交通へのニーズについて

行先とルート(利用目的、行きたい場所、外出回数等)  
利用すると思う運行方法(運行時間帯、本数、運賃、予約等デマンド方式等)

### b. 調査の実施日時と会場

調査日	午前	午後
平成18年9月21日(木)	北秋川地域主婦グループ 10:00~12:00 会場：福祉センター	南秋川・東部地域主婦グループ 14:00~16:00 会場：福祉センター
平成18年9月22日(金)	北秋川地域高齢者グループ 10:00~12:00 会場：福祉センター	南秋川・東部地域高齢者グループ 14:00~16:00 会場：福祉センター

## (2) 調査結果のグループ別の要点

### A. 北秋川地域主婦グループ

実施日：平成18年9月21日(木) 10:00～12:00 会場：檜原村福祉センター 2階会議室  
参加者：女性5名(40歳代5名/千足1名、神戸1名、宮ヶ谷戸1名、笹久保1名、倉掛1名)

#### 日常の外出行動と移動手段

##### a. 通勤・買物

1. ほぼ全員が車で通勤している(村内でのパート3名、青梅1名、自営業1名)
  - ・村内でパートをしている。
  - ・仕事は、青梅まで車で40分かけて行く。
2. 武蔵五日市駅や秋川駅、青梅などのスーパーへ車でいっている。
  - ・買物は、五日市や秋川方面へ車で行く。
  - ・買物は、青梅のスーパーなどで勤め帰りにする。

##### b. 高校生の通学

1. 行きは、通勤のついでに武蔵五日市駅まで車で送っている。
  - ・五日市高校なので、夫が仕事に行くときに一緒に乗せていく。
  - ・武蔵五日市駅まで毎日送っている。主人が仕事に行くときに送っていく時もある。
  - ・高校生の娘の送迎は、同じ高校に通う友達の家と交替で車で行く。
  - ・毎朝2人の子ども(中学生と高校生)と一緒に送って行く。来年中学生の娘が高校生になって、通学の時間帯が違ってくると、2回送って行くことになるかと思うと不安である。
2. 帰りは、バスと送迎が半々である
  - ・帰りはバスに乗せているが、時間が合えば車で迎えに行っている。
  - ・高校からの帰りはバスを利用する。南バス(数馬行き)で本宿まで帰って来て、そこまで迎えに行くこともある。

##### c. 小・中学生の通学

1. ほぼ全員がバスを利用している
  - ・中学生は17時台のバスで帰ってくる。バス停から近いので特に不便はない。
  - ・小学生と中学生の子どもは登校班で歩いてバス停(神戸バス停)まで行く。
2. 帰りの時間が合わない時(16:00台)や夜暗い時には車で迎えに行っている
  - ・3年生になって下校の時間帯が少し変わって、帰宅が早くなった。16:00台のバスがなくなってしまったので、次のバスまで待てない時は迎えに行く。
  - ・(地域に)子どもが少ないので一緒に歩いて帰ってくる子がいない。神戸は夜暗くて怖いので、バス停まで迎えに行っている。

#### d . 通院・飲食等の外出

- 1 . 高齢者は通院で檜原診療所と阿伎留病院へバスで行っている
  - ・祖母は(檜原)診療所で薬をもらっているの、バスでやすらぎの里まで行く。
  - ・祖母は、五日市の病院(リハビリ)へ1日おきに行っている。バスが無料(シルバーパスを持っている)なので、なるべくバスを利用している。自分の仕事が休みの時は送って行くこともある。
  - ・通院の送迎は、祖父の診察のため、年に何回か阿伎留病院へ車で行く。
- 2 . 夫が飲みに行くときには、車で送迎している
  - ・主人が仕事の人とお酒を飲むときは、車で迎えに行く。朝、知り合いの車に乗って行って、夜中に「迎えに来て」と電話がかかってくる。代行を頼むと高い。
  - ・家族で食事に行くときなどはお酒を飲めない。
  - ・夫は村内で飲むことが多い。この辺の飲み屋さんには送迎してくれる。

#### 外出の移動手段等で困っていること

##### a . 送迎の負担が大きい

- 1 . 檜原のお母さんは忙しくて大変である
  - ・車での送迎は本当に忙しいし、休めない。
  - ・送迎は結構大変。休みの日はバスに乗ってくれ、と言っている。
  - ・今は子どもを送って行くのは当たり前になっている。常に思うのは檜原のお母さんは大変、ということ。子どもが高校生になったと言うと、普通は「楽になったね」と言われるけど、檜原では高校生になってからが大変。
  - ・子どもが小さいとき休日は無医村状態だし、病院に行くのも大変だった。娘にはこんなところには嫁に来ないほうが良いと言っている。
- 2 . 一日に何回も往復することがある
  - ・祖母がバスで出掛け、17時18分発の払沢の滝行きで帰ってこられた時にはもう大変である。夕飯の支度を中断して迎えに行き、また帰って支度をして、今度は子どもを迎えに行ったりする。(1日に何度も往復するので)神戸の道を走るのが恥ずかしいくらいである。車を車検に出したら「乗りますねー！」と驚かれた。

##### b . マイカーの維持費と運転の負担

- 1 . 車で出かけるのは当たり前なので、ガソリン代は気にならない
  - ・子どもの進学が2人重なる時があると、定期代も2倍になる。そうするとガソリン代の方が安くなってしまふ。
  - ・車で出るのは当たり前、と思っちゃうからお金のことはあまり考えない。忙しいと思っても車で行っちゃう。
- 2 . 走行距離が長いので車の維持費は負担である
  - ・1日に100~120km走ることもある(年間2万5千~6千km)。車を買ってから約2年で6万km走っている。初めの車は3年間で7万kmだった。
  - ・タイヤはワンシーズンもたない。冬になってスタッドレスにはき替えて、また春に今使っているタイヤをつけられるかどうか…。維持費は大変。
- 3 . 冬は道が凍るのでゆっくり走る

- ・今は良いが冬場は運転が嫌である。道が凍ってしまうのでスタッドレスにつけかえる。
- ・滑るところはわかっているからゆっくり走る。いつもより早めに家を出る。
- ・最近、本当に寒い時はバスを使った方が私も子どももお互いに安心かも知れないと思っている。

### c . バス停から自宅までの距離と夜間の歩行

#### 1 . バス停から自宅までが遠い：神戸、藤倉

- ・自宅から神戸のバス停まではちょうど1 kmある(自分で測ったことがある / 神戸)。
- ・自宅から藤原のバス停まで700m ~ 1 kmくらいある(藤倉)。

#### 2 . 夜は暗くて怖い：神戸、藤倉

- ・神戸は夜は暗くて怖いので、中学生の男の子ですら送っている。集落の入口に少し広くなっている場所があり、観光客などの知らない車が何台か停まっていることがある。神戸の奥さんたちや小学校でも話題になる怖い場所である。自分も子どもが大通りで降ろされたら確実にバス停まで迎えに行っている(神戸)。
- ・以前、仕事の都合で迎えに行けなかったことがあり、18時台のバスに乗った子どもが、藤原バス停から街灯のない真っ暗闇な道を1人で帰って来たことがある(藤倉)。

## 路線バスの問題点と改善要望について

### a . ダイヤ、本数

#### 1 . JRの時刻に合ったダイヤにして欲しい

- ・高校生は、朝7時28分の電車(武蔵五日市駅発のJR)に乗るためには、バスだと言間に合わない。1本早い7時18分の電車に乗るためには払沢の滝6時27分発のバスに乗せないといけない。払沢の滝まで行くくらいなら、駅まで自分で送ってしまう。

#### 2 . 17時台のバスがない

- ・中学生は部活がある時はバスで帰って来るが、部活がない時は16時のバスに乗れないと、18時まで空き時間がありすぎる。
- ・以前走っていた笛吹行きがなくなり、16時のバスに乗れないとその次の便まで時間が空くので不便である。

#### 3 . 1時間に1本あればだいぶ便利になる(全員)

#### 4 . 藤倉行きのバスの最終が早すぎる

- ・北バス(藤倉行き)の最終が18時37分なので、帰りの時間と合わない。
- ・子どもが部活の時は、学校の体育館を出るのが19時になる。小岩までのバスはあるが、藤倉行きは18時37分が最終なので乗れない。

### b . 運賃

#### 1 . 運賃が高い

- ・高校生は定期補助が1万5千円くらい(バスカード)出ているが全然足りない。
- ・武蔵五日市駅から自宅の最寄バス停まで510円かかる。往復で1000円は高い。

- ・こっち(村内)から通うならアパートを借りた方が安いと、村を出て行く人も多い。
- ・武蔵五日市駅からは片道460円である。往復すると2人で2,000円くらいになってしまう。
- ・人里の人が、通学定期代とガソリン代がそれぞれいくらなのかを割り出したところ、定期の方が安いかもって話していた。

## 2. 運賃は、半額なら利用する

- ・現在の片道運賃と払ってもよい額：510円 200円、460円 200円、680円 300円
- ・学期定期は、中学校までが5万円なので、五日市駅までだと10万円くらいではないか。1学期で3万円くらいだったら利用も考える。
- ・バスの運賃が安ければ、ちょっと早めに家を出てバスに乗る、というのは可能だ。

## c. 運行ルート

すべての便がやすらぎの里に入ると便利である

- ・休日にやすらぎの里の中まで入って欲しい。平日でも上りは千足か小学校で停まるだけで、中には入らない。奥に行く便(下り)は中に入っている。

## d. バス停

### 1. フリー乗降制はあった方がよい

- ・うちのおばあちゃんは自宅の下から乗せてもらったり、降ろしてもらったりしている。
- ・バス停とバス停の間に住んでいる人にとっては、フリー乗降制はあった方がよい。足が痛い人にとっては歩くのはつらい。小沢の駐在所あたりからはおじいちゃん、おばあちゃん、子どもたちが手を挙げて乗っている。

### 2. バス停で見過ごされて乗れないことがあった

- ・郷土資料館バス停のところで小屋に入って待っていたら、見過ごされてしまった。
- ・払沢の滝バス停で、バスのドアが開くのを待って立っていたら、気付かずに発車してしまった。

## e. 車両

小さい車両で十分ではないか

- ・バスの利用者は少ない。大きなバスにポツンと1人乗っていたり、空で走っていたりするので気の毒に思う。PTAからは村独自のスクールバスのようなものを使えばいいという意見も出ている。
- ・小さなバスと大きいバスだと経費は違うのですか。人が乗らない昼間は小さなバスを使えば良いのではないか。

## 新しい交通手段についての要望・提案

### a. 自宅とバス停の間の交通手段

1. 高齢者はバス停までの1kmは歩けない

- ・今日は、うちのおばあちゃんと近所のおばあちゃんの意見を聞いてきた。とにかく、バス停まで遠いので、お嫁さんに合わせて出かけているという状況である。自分で動けないとどうしてもお嫁さんに合わせて行くことになる。自分の意思で動ければバスを使うのだが、バス停まで1kmは歩けない(送迎が必要)。

## 2. 小中学生の帰りの足が必要である

- ・心配なのは、夜の暗い時間帯に子どもを1人で帰らせること。うちから先の奥の方が坂道になっているので、ちょっとした車でシルバーの方が運転して集落内を走って欲しい。毎日というほどでもないが、親は突然迎えに行けなくなったりすると困る。
- ・通学時は子どもたちはまとまって行くので歩いて問題はない。帰りは疲れているのと、300mくらい民家がない暗い道があるので心配である。自分が病気をしない限り、自分で迎えに行った方が良く思ってしまう。
- ・子どもが中学生までは、(集落の中に入る)小さいバスがあったら良いなと思う。自分が迎えに行けなくなった時に、近所の人には頼みづらい。

## 3. 利用する人が少ないのではないかと心配である

- ・バス停までの交通手段は、近所のおばあちゃんにとっては有難いと思うが、電話で予約するとなると、その1人のためには申し訳ないと思う。
- ・バスを降りて歩いて行く人がもっといれば良いのだが、うちの子しかいないのではないかと思うと・・・(お願いするのは申し訳ない)。

## b. 役場と駅を往復する交通手段の提案

### 1. 役場と駅間に高校通学専用のバスを走らせて欲しい

- ・高校生を対象に役場から6時50分くらいに駅までのバスを1本出して欲しい。多少早くても7時18分発か28分発の電車に乗ることが出来ればよい。駅まで行って帰って来る時間は大きい。
- ・家から駅までは20kmなので往復40kmになる。駅までの送迎と役場までの送迎では10km違うので、それがなくなると距離も時間も半分になるわけだから、大分変わると思う。
- ・駅から役場までの送迎があれば帰りに乗せる。朝は主人の車で間に合っている。
- ・あれば利用したい。家から駅までは11~13kmくらい。役場まで5kmくらいなので、あれば助かる。

### 2. 毎日のことを考えると、運賃は100円くらいがよい

- ・やっぱり運賃は100円。200円だと毎日は高い。
- ・(役場と駅の間)運賃は100円くらいがよい。箱にぽっと入れる感じであれば負担感がない。あくまでも村の子育て支援などでお願いすることを前提にしての話だが。
- ・村の補助が出ないなら200円くらい出さないと思いかな・・・。
- ・朝・晩の忙しくて大変な時は200円でも良いと思う。今も、急に迎えに行けなくなった時には、高くてもバスに乗ってもらっている。

## B . 南秋川・東部地域主婦グループ

実施日：平成18年9月21日(木) 19:00～21:00会場：檜原村福祉センター 2階会議室  
参加者：女性9名(40歳代9名/柏木野2名、和田2名、数馬下1名、下元郷2名、上元郷1名、本宿1名)

### 日常の外出行動と移動手段

#### a . 通勤・買物

- 1 . 車で通勤している人が多い(7名)
  - ・村内でパートをしている。車で行く。
  - ・仕事は、あきる野へ車で週5日行く。
  - ・ほぼ全員(8名)が車の免許を持っている。
- 2 . 買物は、武蔵五日市駅周辺や青梅などへ車で行っている
  - ・あきる野だと、いなげやとパークショッピングセンター。
  - ・青梅のオザム(スーパー)に行く。車で片道40分くらいで行ける。
- 3 . 生協の利用も多い(7名)
- 4 . 秋川の東急は高いのであまり行かない
  - ・秋川の東急は、スーパーに比べると高い。
  - ・わざわざ食料品を買いには行かない。他のものついでに食料品を買うことはある。

#### b . 家族の通院

高齢者の通院は車で送迎している

- ・父は、阿伎留病院に月1回、日の出が丘病院(日の出町大久野310)へリハビリのため月2回通院している。母は日の出が丘病院へ月1回行く。2人とも車で送迎している。
- ・おばあちゃんを八王子の病院まで毎日送迎している。家から車で30くらいかかる。

#### c . 高校生の通学

- 1 . 行きは、通勤のついでなどで車で送ることが多い(高校生の親全員)
  - ・高校生は主人の出勤の時間と合うので、一緒に乗って行く。
  - ・高校1年の娘は朝は主人が送って行く。主人の仕事は村内だが、駅まで送って戻る。
  - ・朝は自分の仕事に合わせて乗せていく。
  - ・高校1年の男の子を送っている。主人と私で交替で送っているが、下の子を起こして連れて行かなくちゃいけないとかわいそうなので、なるべく主人に行ってもらおう。
- 2 . 帰り
  - 下元郷の人はバスである
  - ・17時30分過ぎの五日市高校前発のバスで帰って来る。片道360円。よその

方に比べれば安いけど、でも負担は大きい。

1. 本宿より遠い人は、車で駅か本宿まで迎えに行っている

- ・仕事の時間と合えば駅まで迎えに行く。先に仕事が終わっているときには、本宿までバスで戻ってきてもらい、そこまで車で迎えに行く。仕事から家に着いてすぐに迎えに行くこともある。本宿までは車で15分くらい。往復で30分かかる。
- ・高校2年生の娘は私が送り迎えをしている。高校1年生の息子は主人に送ってもらって、帰りは時間がわからないので私が迎えに行く。バスはほとんど使わない。
- ・帰りは部活がある時は、バスに乗れば乗る。南(数馬行きのバス)は少ないので、本宿までバスで戻って来てもらう。
- ・数馬の子どもたちは、免許を取れる年齢になると、バイクでも何でも取る。

2. 部活のない日はバスがないので迎えに行っている

- ・部活がない日は、バスがないので五日市駅まで迎えに行く。駅前で買物をしたあと、子どもが駅に着くまで1~2時間時間をつぶす時もある。あまり店もないので、車の中で昼寝をしたりしている。
- ・(帰宅時に)バスに乗せたいが、電車が着く時間(16時台)にちょうどバスが行って(出発して)しまう。

3. 小中学生の送迎はこれから(高校生になってから)の問題となる

- ・中学2年生の息子がいるので、2年後になると送迎の問題が出てくる。
- ・うちはまだ中学生なので、送迎はこれからである。

#### d. 飲食

主人が飲むときには送り迎えしている

- ・(主人が飲む日は)いったん仕事から帰って来て、私が車で送り迎えしている。
- ・以前は、主人が飲んでいる間はカラオケボックスで時間をつぶしていたが、今は忙しくてとてもじゃないけどできない。

#### 外出手段などで困っていること

##### a. 高齢者(家族)の運転

1. 見ていると心配だが、やめさせる訳にはいかない

- ・おじいちゃん(77歳)が運転する。見ていると心配だが、私がやめさせる訳にはいかない。おじいちゃんの車には子どもはあまり乗らない(乗りたがらない)。
- ・おじいちゃんはおみじマークをつけて運転している。今は五日市駅くらいまでは運転する。以前はもっと遠くまで行っていた。おばちゃんを乗せて買物をするときもある。

2. 若い高齢者(70歳前半)はまだ心配ない

- ・おばあちゃん(71歳)は自分でマイカーを運転する。まだ若いので心配はしていない。
- ・おじいちゃん(70歳)は車を運転する。たいていどこへでも行っている。

## b . 運転の負担

### 1 . 送迎の負担は大きい

- ・ 自分も主人も村外に出て行くことが少なく、仕事のついでなどがないので、送迎は負担である。
- ・ 檜原に住む子どものお母さんたちの間では、あきる野あたりに家を買っちゃった方が、将来のことを考えるといいかな、という話が出ることもある。

### 2 . 運転が苦手な人もいる

- ・ あまり車に乗るのが好きではない。普段の買物もなるべく一ヶ所で済ますようにしている。特に、駐車が苦手な立体駐車場には行かない。雨の日や夜は仕方なく運転する。

### 3 . 雪が降った次の日は凍っていて怖い

- ・ 檜原村の道路は日が当たるところが少ないので、冬は凍りやすく、自分で運転するのは怖い。福祉センターの前の道は日陰なので結構怖い。
- ・ 神戸にいた時は、雪が降った後に融けないとまた降った雪が積み重なる。その時はバスも利用していた。
- ・ 数馬は雪があるので、タイヤをスタッドレスにしても登れないところもある。

## c . マイカーの利用状況と維持費

### 1 . マイカーの走行距離は、多い人で年間2～3万kmになる

- ・ 4年で8万km、年間2万km。毎日50kmは乗っている。
- ・ 3年で8万km。仕事の往復で1日70kmは走る。送迎などで家と五日市を何回も往復することもある。ガソリンを満タンにすると、7,000円くらいになることがある。
- ・ 仕事の往復で30kmくらいなので、1年間で2万kmくらいは乗っている。ガソリン代は今年は(上がったので)すごくかかる。

### 2 . 高校生の登校の送迎は、それほど負担になっていない

- ・ 通勤のついでに送迎しており、わざわざ出て行くことはないので、ガソリン代は考えたことがない。それに比べるとバス代の360円は高い。

## 路線バスの問題点と改善要望

### a . 運賃と学割定期

#### 1 . 運賃が高い・運賃体系の改善

- ・ 駅から家に向かうとき、払沢の滝を過ぎたところからすぐ(料金が)上がってしまう。
- ・ 運転できないので仕方がないが、駅まで片道800円は高い。バスが来ないよりはよい。
- ・ バスだと時間がかかる上に、五日市駅から本宿まで410円は高いと思う。
- ・ 子どもが友だちの家まで遊びに行くのに、バス代だけで500円くらいかかる。男の子なら歩いて行くかも知れないけど、女の子なので送迎してしまう。
- ・ 安ければ安い方がいいが…。本宿から駅まで410円は高いと思う。それも1回乗るだけならいいけど、しょっちゅう乗るのには高い。200円とか300円くらいならと思うが、200円だと往復で400円となり、考えると高い。

- ・檜原に住む子どものお母さんたちの間では、あきる野あたりに家を買っちゃった方が、将来のことを考えるといいかな、という話が出ることもある。

## 2. 現在の運賃の半額以下ならバスを利用する

- ・自宅から駅までの現在の運賃と、払ってもよいと思う運賃：  
360円 100～200円 / 410円 100円、150円、200円 / 片道360円  
往復300円、910円 500円(往復1000円なら安いと思う)

## 3. 高校生の定期は半額くらいにして欲しい

- ・高校生に出ているバス定期補助をもう少し上げて欲しい。定期で五日市駅まで買っている人は半額くらい出してくれたらいいな、と言っていた。
- ・高校までは定期半額とかにして欲しい。

## 4. 月1万円(年間定期で12万円/距離、回数制限なし)で乗り放題の学割パス(他県の例)

- ・ガソリン代も高いから、月1万円でもいいとなれば、少し考える。
- ・でも、いくら乗れてもバスの本数を増やしてもらわないと、乗れない。

## 5. 高校生のバス定期補助の問題点等

- ・高校生に出ている補助をもう少し上げて欲しい。幾らと言われても困るが・・・定期で五日市駅まで買っている人は半額くらい出してくれたらいいな、と言っていた。
- ・高校までは定期半額とかにして欲しい。
- ・今3万円分くらいのバスカードをもらっているけど、バスは不便でそんなに使わないからガソリン代にまわしたい。
- ・高校生のバスカードの申請をするとき、住民票、地図、学生証などが学期ごとに毎回いる。住民票も200円で2人分だと倍かかる。一回出せば3年間それで通して欲しい。
- ・9月1日にバスカードが来ない。9月15日締め切りでまだ届いていない。もう少し前から申請を受け付けて、ちゃんと新学期から使えるようにして欲しい。

## 6. 中学生は、定期か自転車の他にバスカードの選択肢が欲しい

- ・中学だと、定期か自転車の選択しかない。帰りは主人が車で乗せて帰って来る。土日くらいしかバスは使わないので、すごく定期代がもったいないと思う。
- ・定期か自転車だけでなく、もう一つバスカードのみの選択肢があればいい。

## b. 運行本数

### 1. 本数が少ない

- ・本宿までは本数があるんだよね。南の方へは3時間くらいない時間帯がある。
- ・自分が出かけるとき、バスを1時間待たなきゃいけない時もあり、たまに近所の人の車に乗せてもらう。雨の時、寒い時はバス停で待つのがつらい。
- ・仕事に行くのにバスを利用したくても時間が合わない。例えば16時までには仕事に入らないといけないうきに、ちょうど良いバスがない。15時台がなくて困る。
- ・路線バスはもう少し本数を増やして欲しい。高校に間に合うバスがあればいい。しかし、間に合うバスがあっても、運賃が高ければ考えてしまう。問題は本数と運賃。

### 2. 高校生の通学に使っている7時18分の電車に間に合うバスが欲しい

- ・(通学のために使う電車が出る)7時20分くらいに駅に着けるバスがない。
- ・うちの子どもは7時18分の電車だが、それに間に合うバスがない。

### c . ドライバー

#### 1 . 運転の荒いドライバーがいる

- ・バスの運転手さんは運転が荒い人が多くなってきたように感じる。2～3年前と全然違う。都民の森で働いているが、お客さんが「運転が荒い」「バス酔いがひどい」と言っている。時間も早かったり遅かったり、手を挙げても停まらなかったりする。

#### 2 . お客を怒鳴るドライバーがいる

- ・学校の子どもやおじいちゃんが途中で「降ろして下さい」といって降りているが、中には「もっと早く言ってくれなくちゃ!」と怒鳴るドライバーもいる。
- ・近所の奥さんが、シルバーバスを忘れたら、すごく怒られた、と聞いた。

### d . 車両とルート

#### 1 . 座席によっては危険なことがある

- ・ノンステップバスになってしまったために、ベンチ型の椅子に座っていると投げ出される時がある。
- ・7時40分のバスに乗るのだが、急ブレーキをかけたときにつんのめっている人がいる。右の方にある席が問題。あと雨の時に床が滑る。

#### 2 . もっと小さい車両でいい

- ・車両は小さくて良い。昼間は5～6人しか乗らないのだから。
- ・小型のバスは西東京バスさんにもありますよね。

#### 3 . やすらぎの里に全便乗り入ると便利だと思う(ほぼ全員)

- ・近所の人やすらぎの里にバスで行っている。役場の送迎サービスで月2回くらい行っている人が何人がいた。

### e . 路線バスの必要性

バスがなくなると、「ますます過疎」という感じがする

- ・これからは、(車に乗れなくなるお年寄りが増えて)車持っているとあてにされちゃうかも。近所の人に頼られたりするかも知れないね。
- ・(バスがないと)「交通手段もない村なの?!」というイメージになってしまう。観光客も逃げちゃうんじゃないかと思う。

## 新しい交通手段について

### a . バス停まで遠い地区の交通手段

#### 1 . 藤倉、数馬の奥はバス停から遠く不便である

- ・藤倉、数馬の終点からさらに奥の家の方が子どもを送迎している。

#### 2 . 子どもが少ないため、使う人がいなくなってしまうのではないか

- ・(数馬)今、小学校に通っている子がいるが、その子以外近所に小学生以下の年齢の子どもがいない。その子が卒業したら他にいなくなってしまうのではない

か。バスをつくってもらっても、もったいない。使う人がいなくなってしまう  
かかも…。

**b . コミュニティバスの要望**

駅と本宿の間にシャトルバス(村の送迎専用バス)があればいい

- ・村が小さいバスで送り迎えしてくれればいいと思う。
- ・駅と本宿の間のバス(村の送迎車)があればいい。駅まで送ると片道30分かかり、子ども(幼児)が小さいのでつらい。
- ・人里から100～200円くらいで、あきる野の「るのバス」のようなものがあればいい。
- ・車両は小さくて良い。昼間は5～6人しか乗らないのだから。

## C . 北秋川地域高齢者グループ

実施日：平成18年9月22日(金) 10:00～12:00会場：檜原村福祉センター2階会議室  
参加者：女性10名、男性1名(60歳代2名、70歳代7名、80歳代2名/白倉2名、神戸2名、湯久保2名、笹久保2名、中組1名、倉掛1名、中里1名)

### 日常の外出と移動手段

#### a . 通院と買物

- 1 . 通院は、やすらぎの里、五日市方面の阿伎留病院や医院へ行っている
  - ・やすらぎの里の診療所に通っている。朝は9時のバスで出ることが多い。午後に行くこともある。温泉もあるので、週に3回くらい行くときもある。
  - ・五日市の眼医者や阿伎留病院へバスで行っている。阿伎留病院へは、8時のバスで行っている。
- 2 . 買物は、秋川の東急へ行っている(5人)
  - ・東急だと何もかも揃う
  - ・着るものは東急で買う。
- 3 . 日用品は、武蔵五日市周辺や青梅のスーパー、生協や移動販売車で買っている
  - ・五日市のいなげやへ行っている。
  - ・青梅のオザムへ週に1～2回行く。安いので、年金生活には有難い。
  - ・生協を使っているのであまり(外で)買物はしない。
  - ・移動販売は月・水・金曜日に売りに来る。

#### b . 金融機関

- 1 . 郵便局、農協、銀行の利用
  - ・郵便局が3人、農協が4人、西部信用金庫が3人、りそな銀行(駅のATM)が1人の利用である。
- 2 . 郵便局員は助かる
  - ・それこそ(郵便局員にお金の出し入れを頼めなくなったら)バスで(郵便局まで)行く人が増えるのではないか。
  - ・(集配や保険業務の訪問がなくなったら)過疎がますます過疎になる、という感じ。
  - ・郵便局の人が、「そろそろお金下ろしますか?」とか聞いてくれたし、それこそ、通帳を渡して振込みも引き落としも頼めて、楽々ここに住んできたけど、それがなくなると大変。「ここの家の人は生きています」という確認も出来ていた。郵便局が介護保険の人(介護ヘルパー)のようなことをやって来たわけですね。
- 3 . カードはほとんど使わない
  - ・カードは持っているけど、ほとんど使わない。カードは怖い。
  - ・歳をとると目も悪くなるし、耳も遠くなり、機械は使いにくい。

#### c . シルバーパスとバスの利用状況

- 1 . 全員がシルバーパスを持っている

- ・70歳以上の全員がシルバーパスを持っている(60歳代2人は持っていない)。
- ・車とバイクを運転する人が1人ずついる。

## 2. バスは生活そのもの

- ・車もバイクも免許を持っていない。
- ・手術後に歩けるようになった時、バスに乗れるということがすごく嬉しかった。
- ・自宅からバス停まではすくなので、手を挙げて停まってもらえる。
- ・今はいいけど、90歳になったら(自分一人では)出かけられないよね。

## 外出手段などで困っていること

### a. 買物の荷物

#### 1. たくさん買うとバスを降りてからが大変である

- ・醤油とか油とかそういうものは、貰い物などがあるからいいが、果物とかが重い。
- ・バス停までは歩いて20分なので、一度にあまりたくさん量は買えない。週に2回ほど買物に行っている。

### b. タクシーの利用

#### 2. タクシーを使うのは年金暮らしには無理である

- ・本宿までバスに乗って、そこからタクシーに乗ったことがあった。神戸の入口までで1,300円かかった。上まで行くと1,500円かかる。
- ・駅からタクシーだと(神戸まで)4,000円では済まない。普段はバスで本宿まで戻ってくる。せめてバスが1時間に1本あれば...
- ・五日市駅から本宿までタクシーで2,500円。自宅までは5,500円かかった。バスは有難いと思った。タクシーは年金暮らしには使えない。

### c. 金融機関等の利用(檜原郵便局の集配業務の廃止について)

#### 1. 郵便局の集配業務がなくなると、お金の出し入れ等を頼めなくなり困る

- ・郵便局の人が、「そろそろお金下ろしますか?」とか聞いてくれたし、通帳を渡して振込みも引き落としも頼めて、楽々ここに住んできたけど、それがなくなると大変。
- ・(集配や保険業務の訪問がなくなったら)過疎がますます過疎になる、という感じ。
- ・毎月14日前後は年金の受取日だから、バスで郵便局まで行く乗客が増えたりするかも知れない。

#### 2. 配達員が1人暮らし老人の安否確認もしている

- ・「この家の人は生きています」という確認も出来ていた。郵便局が介護保険の人(介護ヘルパー)のようなことをやって来たわけですね。
- ・今は郵便局の人は顔見知りだから安心だ。

### d. 車の運転

#### 1. 運転で危険を感じた経験がある

- ・一度ブレーキと間違えてアクセルを踏みこんでしまった。藤蔓に引っかかって車が止まってくれたから良かった。

・夜の運転はあまりしない。雪が降った時は出かけない。

## 2. 家族に運転を止められる

- ・村外に住んでいる子どもは危ないと言うけど、一緒に住んでいる息子は言わない。私が乗らなくなったら送迎などの負担が自分のところにくるからだと思う。
- ・都区内長男が「絶対やめてくれ！」と懇願するので運転はやめました。

## e. バス停から自宅までの手段等

### 1. バス停まで遠い：神戸、湯久保、藤倉

- ・バス停までとにかく遠い。スーパーで買物をしてトンボ帰りしても5～6時間かかってしまうことがある(湯久保)。
- ・停留所までジョギングで22分。具合が悪いときは30分じゃこられない(神戸)。
- ・ヘリポートの近くの方は、バス停まで歩いて40分～50分かかる。髪を切りに行くにも、人に乗せてもらおうと車代(お礼)がかかる。運賃(お礼)はヘリポートからバス停まで、片道1,000円は払っているみたいだ。行き帰りで2,000円になる(藤倉)。
- ・子どもがいても、みな仕事のために下(便利な集落や村外)に降りているので、普段は(一緒に)いない。たまに様子を見に行きあげている。必死になって生きている人たちがいる。

### 2. 夜は暗くて怖い：神戸、湯久保

- ・神戸は途中家が1軒もない不気味なところがあって、変な人が出るという話もあった。
- ・バス停から家までは月明かりがないと真っ暗である(湯久保)。

## 路線バスの問題点と改善要望

### a. 運行本数・ダイヤ、運行時間帯

#### 1. 半日で用事をすませたい(午前中に帰って来られる便がない/1時間に1本は欲しい)

- ・8時30分くらいに藤倉発のバスがあると、いなげやなどで買物をして、11時5分のバスで余裕をもって帰ってこられる。現在は9時52分発しかないので、少し買物してぱっと帰って来ないと午前中に帰ってこられないので不便である。
- ・路線バスは1時間に1本は欲しい。2時間待つのは大変なことだ。1時間に1本ある時間帯でも、04分と57分など時間が離れているところは(近くなるように)ずらして欲しい。
- ・8時ちょっと前のバスだと小学生で混むので、つい遠慮して悪いかなと思って乗らないこともある。でも行ってしまった瞬間に「しまった！」と思う。

#### 2. 小岩方面のバス(北バス)は、12・16時台の便がない

- ・武蔵五日市駅発の12時と16時の北バス(藤倉行)がない。2時間くらい待つこともある。
- ・本宿まではあるので、そこからタクシーに乗ったりしている。
- ・役場の郵便局へ行くときは、帰りのバスまでの間が5～6分しかない。このバスをはずすと次ぎがないので、役場までの往復で3時間かかることもある。

#### 3. 駅発の終発が21時までであるとよい

- ・武蔵五日市駅発の20時10分が(北バスの)終バスなのも困る。あと1本くらい

遅く、21時までであればよい。帰りが遅くなる時は(集落内が暗くて怖いので)懐中電灯を持って出かけている。

## b . バス停

1 . とうげん橋(やすらぎの里)にバス停を設置して欲しい

- ・診療所の橋のところのバス停を、正式なバス停にして欲しい。温泉に行く人も便利になると思う。温泉は水曜日が休みである。
- ・土日のバスは手を挙げても停まってくれない。
- ・とうげん橋(やすらぎの里)のところにバス停を設けてくれればよいと思う。

2 . すべての便をやすらぎの里に入れて欲しい

- ・午前中は、やすらぎの里の中まで入ってくれるのでいいが、午後はバス停まで橋を渡るのが大変。日中だけでよいので、午後も回ってくれればよい。
- ・やすらぎの里に入るバスは、土曜日は午前中1本か2本である。日曜日はまったく入らない。

3 . 山王坂下バス停(下り)を笹久保の集落入口に近づけて欲しい

- ・笹久保の集落は花岡学園の手前から下に下りていくとある。帰りに山王坂下バス停で降りると、2～3分歩いて戻らなくてはならない。上りと下りのバス停が離れているので、上りのバス停と同じ場所においてもらえると良い。
- ・山王坂下バス停は、尾根通の集落の人たちが降りてくる道の側にあって、以前は使われていたけど、今はほとんど乗っていない。

## c . ドライバー

1 . 態度が悪いドライバーがいる

- ・運転手さんがシルバーパスを見せても黙って前を向いている時がある。
- ・(乗客の方を振り向きもしないので)運転に集中しているのか、集中しているふりをしているのかなと思うことがある。

2 . 気を使うドライバーがいる(フリー乗降等)

- ・知っている運転手さんだと「ここで降りて行きなよ」と手前で停まってくれる。
- ・知らないドライバーの時は、悪いなと思って(停めて下さいと)なかなか言えない。バスの運転手さんは、その人その人によって性質が違うので(客の方が)気を使っている。
- ・ドライバーの中には、手を挙げても停まってくれないこともある。

## 新しい交通手段への希望

1 . 集落からバス停まで小型のバスが欲しい：神戸、藤倉

- ・神戸のバス停までで良いので通して欲しい。小型のバスで(集落まで)入って頂ければと思う(神戸)。
- ・1日2本、週に2回くらいでいいから送迎バスを出して欲しい(藤倉)。
- ・老人会で週に2～3回くらい、例えば火曜と金曜あたりに車を出してくれると良い、浄水場のあたりからバス停までとか(藤倉)。
- ・モノレールはつくるのに500万円くらいかかるというから、その分をミニバスに充てて通して欲しい。

- ・モノレールが引いてある地区の年寄りには喜んでいる。運転はあまり難しくないらしい。

2. 運賃は200円ならよいが、年金暮らしには高い

- ・運賃はタクシーのことを思えば(バス停まで)200円くらいなら安い。
- ・バス停までならば、安い方がよい。200円だと年金暮らしには高い。それこそ100円くらいが良い。
- ・運賃は200円くらいならいい。100円ならより結構なことだけど、採算が取れないのも困る。毎日のことでもないのだ。

3. 電話での予約は面倒ではない

- ・予約方式ということに決まれば、そのようにします。電話で予約するのは面倒ということはない。(他の参加者も同意)
- ・電話予約のバス(バス停までの交通手段)がいいと思う。明日行くとなったら予約をして、ある程度隣近所で一緒行く、という話にもなると思う。

## D . 南秋川・東部地域高齢者グループ

実施日：平成18年9月22日(金) 14:30～16:00会場：檜原村福祉センター 2階会議室  
参加者：女性8名、男性2名(60歳代1名、70歳代7名、80歳代2名/下川乗2名、上平1名、笛吹1名、数馬上1名、下元郷1名、上元郷1名、本宿1名、笹野1名、千足1名)

### 日常の外出行動と移動手段

#### a . 通院と買物・用事

- 1 . 通院は、やすらぎの里や阿伎留病院へバスで行っている
  - ・(檜原)診療所にかかっている。たまに阿伎留病院の眼医者(眼科)に行く。どちらにも月に1回バスで行く。家はバス停から5分くらい。
  - ・檜原診療所へはバスを利用している。
  - ・お医者さんと買物には主人の車で行っている。
  - ・診療所(やすらぎの里)に行くときやゲートボールに週3回行くときにバスを使っている。
- 2 . 買物は、通院のついでに行く、家族の車で行く、家族に頼む、移動販売などです
  - ・バスで五日市のお医者さんに月に1回行く。そのついでに買物をしてくる。
  - ・どうしても欲しいものがある場合は日曜日に嫁さんか孫の車で買物に行く。
  - ・出かけることがあまり好きではないので、お嫁さんに頼んでいる。移動販売も来る。
  - ・買物は、子どもが五日市に行くので頼む。魚屋も来る(移動販売)。
  - ・買い物は生協なので、特に困ってはいない。
- 3 . ゲートボール、温泉、お稽古にバスを利用している
  - ・ゲートボールに週に3回くらいバスで行く。
  - ・温泉(やすらぎの里)に行ったりするので月に10日くらいはバスに乗る。
  - ・お稽古ごとに行ったりするので、月2～3回利用する。

#### b . 1 . シルバーパスの保有状況

- 全員がシルバーパスを持っている、シルバーパス取得後はバスの利用が増えた
- ・シルバーパスになってから助かると思った。普通お医者さんで2週間分しか薬はもらえない。(パスを持つ前は、バス代が高いから)お願いして4週間分もらっていた。
  - ・パスを持つようになってからは、ほとんど毎日乗っている。駅までのバス運賃は650円なので、以前は1週間で3回くらいだった。
  - ・シルバーパスを持っていない。(「路線バスの運賃の希望はいくらか?」と言われたら)今駅まで800円かかるからせめて500円くらいで行けたらよい。往復で1,600円かかるんだったら、その分(買いに行かないで)おかずを買った方がよいと思ってしまう。

### 外出の移動手段等で困っていること

### a . バス停まで遠い地区

- 1 . バス停まで歩いて20分くらいかかる：笛吹、数馬、泉沢(下元郷)
  - ・ 家からバス停まで遠く、バス停から歩くと20分かかる。医者や買物で出かけることが多いと言う(笛吹)。
  - ・ 数馬のバス停まで20分くらい歩いていく。足が悪いので、買物の荷物がある時は上がっていくのがつらい。
  - ・ 下元郷の泉沢の方も結構奥が深い(バス停まで遠い)。
- 2 . 笛吹は高齢女性の単身世帯が増えている
  - ・ 笛吹には、高齢者のひとり世帯が5軒はあり、全員女性である。

### b . 自転車、車・バイクの運転

- 1 . 全員が車・バイクには乗っていない
- 2 . 自転車で走るのは危ない
  - ・ 自転車は乗っているが、最近では車間を走るのが危ないので、乗っていない。
  - ・ 自転車には以前乗っていたが、最近では乗っていない。

### c . タクシーの利用

深夜料金だと五日市から4～5千円くらいかかる

- ・ たまに秋川などに出かけて夜遅くなるとタクシーを使う。深夜料金になるので、6,000～7,000円になる。五日市からだと5,000円かかる。もうバスがないとわかっているから、たまには(そういう時には)のんびりしてくる。(上平)
- ・ 東京の中心に月の半分くらい出かけている。終電車で帰ってくると乗るバスがないので、タクシーで帰ってくる。自宅まで4,000円かかる。(本宿)

## 路線バスの問題点と改善要望

### a . 運行本数、運行時間帯、ダイヤ

- 1 . 数馬～本宿の本数を増やして欲しい(できれば1時間に1本に)
  - ・ 本数が少ない。間隔が長い。1時間に1本欲しい。
  - ・ 1時間に1本欲しい。12時台(武蔵五日市駅発)の便がないのはおかしいのではないか。
  - ・ やすらぎの里へ入るバスは、最低でも1時間に1本は欲しい。
  - ・ (笛吹は)本宿とは違うので、何時のバスに乗って、これをして、あれをして、このバスで帰る、と計画を立ててから出かけないといけない。ひとバス(一本)遅れると、とんでもないことになる。
  - ・ 本宿までのバスは21時まで何本も出ているけど、その先がない。車がない人は困る。
  - ・ 本当に、人が乗っていないと気の毒だと思う。年寄りみんなこれ(シルバーバス)で乗っているから(バス会社の)現金収入とならない。
  - ・ 本数が減るからみんな送ってってもらおうと思うんじゃないか。
- 2 . 12時台のバスがない(午前中に戻る便がない)
  - ・ (通院や買物で出かける時は)8時頃に家を出て、11時半のバスに乗って帰る。

11時20分のバスが出てしまうと次のバスがない。1時間～1時間半待たないといけない。たまに10時47分のバスで帰れるときもある。

- ・12時台(の武蔵五日市駅発)の便がないのはおかしいのではないか。
- ・午前7時7分に家の前を通るバスに乗り、医者へ行って、10時すぎに五日市の商店街で買物をして、11時25分の数馬行きに乗って帰る。医者が空いている場合は帰って来られるが、混んでいて待ったりすると、午後になってしまう。

### 3. やすらぎの里からの帰りのバスがない

- ・檜原診療所を出ると帰りの次のバスがない。
- ・やすらぎの里の温泉に行くけど帰りのバスがない。
- ・日曜日は昼のバスがなくて14時10分のバスしかない。1日仕事になってしまう(行きは12時～14時台、帰りは11時～13時台がない)。
- ・(やすらぎの里へ入るバスは最低でも)1時間に1本は欲しい。
- ・数馬からのバスや小岩までのバスも、みんなやすらぎの里まで入って欲しい。

### 4. 数馬行きの最終を20時台にして欲しい

- ・武蔵五日市駅20時発のバスは欲しい。今は(数馬行きは)19時15分が最終。20時までであれば、結構みなさん間に合う(ので利用する)と思う。
- ・都心の方へ出た帰りに、バスの最終が17時45分なのが不便。遅ければ遅い方がよい。日曜でも20時ころまでであるとよい。
- ・本宿までのバスは21時まで何本も出ているけど、その先がない。車がない人は困る。

## b. 高校生の通学利用

### 1. 高校生はほとんど乗っていない

- ・バスに乗っていても、高校生がほとんど乗っていない。私が若いころはもっと乗っていた。
- ・家がバス停のそばだから、50年間バスの様子を見ているけど、昔は満員になるくらい乗っていた。最近は五日市まで乗っている人は本当に何人かだけ(数えられるほど)。
- ・ガソリン代もずいぶん値上りしているみたいだから、(送迎は)大変だと思う。

### 2. 「時間がかかる・本数が少ない・電車に間に合わない」などが、利用しない理由ではないか

- ・バスは時間がかかるということで、お母さん、お父さんが(子どもたちを)送っている。電車に間に合わないようだ。
- ・高校生の利用が少ないのは、本数が少ないこともあるのかなと思う。
- ・五日市から先の高校だと電車の時間に間に合わないから車での送迎になると聞いた。

## c. バス停・車両

### 1. すべての便をやすらぎの里を經由して欲しい

- ・やすらぎの里へ入るバスは、最低でも1時間に1本は欲しい。
- ・数馬からのバスや小岩までのバスも、みんなやすらぎの里まで入って欲しい。
- ・これが行く、これが行かないというのがわからない(やすらぎの里経由のバスの表示が見にくい)。若い人はいいけど、年寄りにはわからない。

2. バス停の時刻表が小さい、赤い字は見にくい
  - ・時刻表の字が小さい。字は4倍くらいにするべきだ。
  - ・バス停が暗くて見えない。時刻表が汚れていてきたない。美しくない。
  - ・人里のバス停では、うちのお嫁さんが時刻表を大きくコピーして、小屋の中に貼っている。
  - ・時刻表の赤い字が見にくい。黒がいい。
  - ・これが行く、これが行かないというのがわからない(やすらぎの里経由のバスの表示が見にくい)。若い人はいいけど、年寄りにはわからない。
  - ・紙の時刻表(西東京バス作成の携帯用)の字は米粒みたいだ(読めない)。
3. バス停の行先表示が高すぎる
  - ・バス停の行先表示の位置が高くて見にくい。若い人はいいけど、老人はほとんど背がつかまっちゃう(腰が曲がる)から大変である。
  - ・ほんとうに高いです。ぶら下がるようにして見ている人もいます。
4. 車 両
  - ・車両は小さくてもいいから本数を増やして欲しい。

#### d. 運 賃

シルバーパスを持っていない人にとっては、運賃が高い

- ・シルバーパスを持っていない。(路線バスの運賃の希望はいくらか?と言われたら)今駅まで800円かかるからせめて500円くらいで行けたらよい。往復で1600円かかるんだったら、その分(材料を買いに行かないで)おかずを買った方がよいと思ってしまう。

#### e. ドライバー・車両

##### 1. 運転手に愛想がない

- ・運転手さんの態度が大きい。子どもとのコミュニケーションが取れていないという感じがする。この前、子どもが車内で立ち歩いていたら、「座っている!」と怒鳴られた。子どもの方も子どもなりに抵抗して、床にあぐらをかいて座り込んでしまった。他のお客さんになだめられて、やっと座席に座った。
- ・(バスの前方の)少し高くなっている座席に座ろうとしたら「そこは年寄りの乗るところじゃない」と言われた。注意するにしても、もう少しやさしく言って欲しい。

##### 2. 親切な運転手さんがいる

- ・中には親切な運転手さんもいて、やすらぎの里では乗り場の段のところすれすれにバスをつけてくれるので助かる。
- ・最近の運転手さんはよくなったと思う。いつも「ありがとう」と言って降りている。
- ・「次は畔荷田です・・・和田向です・・・」と親切に言ってくれる(マイクでアナウンスしてくれる)人がいる。混んだ時に、(次のバス停の)表示が見えない時は助かる。
- ・降りるときには必ず「ありがとうございます」と言っている。

##### 3. 補助ステップが欲しい

- ・ステップの高いバスは降りる時が大変である(怖い思いがする)。

- ・他の都市のバスのようにもう一段下に(ステップが)あるとよい。

## f . その他

### 1 . 乗客のマナー

- ・中学生は立って席をゆずってくれる。
- ・土日に(登山の帰りの人が)大きな荷物を持っていても「おばあちゃん座って」と言われる。数馬の方から(ハイキングなどが終って)帰ってきた人も親切にしてくれる。
- ・(ハイキング客の)大きなリュックは下りるときに邪魔になる。  
荷物置き場を設けるといいのだが(インタビュー)

### 2 . 南北をつなぐ循環バスはできないか

- ・バスで南と北をつなぐルートはつくれないのか。循環バスのように回れないのか。
- ・入間白岩林道は、整備されれば結構いい道になる。

## 4. 檜原村アンケート調査結果（概要）

平成18年 広報「ひのはら」8月号掲載

### 檜原村アンケート調査結果(概要)

〔路線バスの維持と新しい交通手段の導入について〕

#### ○アンケート調査の目的

村では、村民の皆様の日常生活にとってより便利な交通手段の実現にむけて、「乗客の減少している路線バスの維持」と「路線バスの通っていない地域の皆様のためのご自宅からバス停までの新しい交通手段」を検討しています。その資料とするため、平成17年11月から12月にわたり路線バスの通っていない地域の皆様を対象にアンケート調査を実施し、ご意見をお聞きました。この度、調査の集計結果がまとまりましたので、調査結果の概要をお知らせします。

#### ○アンケート調査の実施概要

##### 1. 調査対象者

村内の路線バスの通っていない地域の高校生以上の村民の皆様275世帯、630人を対象に調査を実施し、437人（回収率69.4%）の方々から回答をいただきました。

なお、一部の設問は、【自動車を運転されない方】と【自動車を運転される方】に回答者の種別を分け、回答をいただきました。

（回答者437人の年代別内訳（単位：人））

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	未記入
12	42	32	44	57	79	161	10

##### 2. 調査時期

平成17年11～12月

#### ○アンケート調査結果（概要）

##### 1. 利用している主な交通手段の状況（全回答者同一設問）

利用している主な交通手段の割合は、路線バスを使用されている方が20.0%、自動車利用の方が65.1%（内、自分で運転する46.2%、家族が運転する17.2%、近所の人が運転する1.7%）でした。

##### 2. 路線バスの利用状況（回答者を分け設問）

日常生活で路線バスを一週間で1回以上利用している方は、【自動車を運転されない方】の39.4%、【自動車を運転される方】の7.2%でした。

路線バスを毎日利用している方は、【自動車を運転されない方】の5.3%、【自動車を運転される方】では0%でした。

路線バスをほとんど利用されない方（年に数回程度の利用）は、【自動車を運転されない方】の12.1%、【自動車を運転される方】の57.1%でした。

（路線バスの利用状況）【自動車を運転されない方】（単位：%）

毎日	週3～4回	週1～2回	月に2～3回	月に1回	年に数回
5.3	10.6	23.5	32.6	15.9	12.1

（路線バスの利用状況）【自動車を運転される方】（単位：%）

毎日	週3～4回	週1～2回	月に2～3回	月に1回	年に数回
0.0	3.6	3.6	10.7	25.0	57.1

### 3. 路線バスを利用しない理由やご不満について（回答者を分け質問）

路線バスの利用に関して、利用しない理由やご不満等について質問したところ、主な理由(多い順に5つ)は、**【自動車を運転されない方の回答】** ①自宅からバス停までが遠い、②便数が少ない、③必要な時間帯に運行していない、④料金が安い、⑤バスの時間で行動が制限されてしまう

**【自動車を運転される方の回答】** ①・②自宅からバス停までが遠い・便数が少ない(回答同数)、③料金が安い、④必要な時間帯に運行していない、⑤バスの時間で行動が制限されてしまう でした。

### 4. 新しい交通手段について（全回答者同一設問）

#### (1) 運行方法

村では、路線バスと連携した村民の皆様にとって、より便利な、新しい交通手段を実現するため、路線バスの通っていない地域の皆様を対象に自宅からバス停までの新しい交通手段を検討しています。調査の回答者には、現在村で考えている2つの案をお示しして、「回答者が良いと考える方法」を回答していただきました。

回答結果（未回答者を除く）は、案1（決まった時間に家の近くから最寄りのバス停までバスを走らせ、路線バスに乗り継ぐことができる）が良いと回答された方が40.1%、案2（予約した時間にバスが家の前まで迎えに来て、最寄りのバス停まで運び、路線バスに乗り継ぐことができる。）が良いと回答された方が52.1%となりました。2つの案への支持が拮抗した回答結果となっています。

#### (2) 利用料金（運賃）

もし、新しい交通手段が運行された場合、利用料金がいくらなら利用したいかを質問したところ、①1回の利用料金が100円未満なら利用する34.1%、②1回の利用料金が100円～150円程度なら利用する29.3%となり、回答者の約6割が150円未満の料金を望む結果となりました。

#### (3) 利用回数

新しい交通手段が運行された場合、どのくらい利用したいかを質問したところ、①毎日5.7%、②週に3～4回7.2%、③週に1～2回18.9%、となり、回答者の約3割が週1回以上利用したいと回答されました。

#### (4) 利用目的

新しい交通手段が運行された場合、どのような目的（行き先）で利用したいかを質問したところ、利用目的（行き先）として回答の多かったものは、①通院、②買物、③役場など公共施設への用事、④・⑤通学・趣味（サークル活動・スポーツなど）となりました。

#### (5) 意見・要望（全回答者同一設問・自由記入）

調査の自由意見欄「路線バスの維持や新しい交通手段の導入について、ご意見・ご要望がありましたら、ご記入ください。」には、アンケート回答者の21.7%/95件)の記入がありました。主な項目と件数をご紹介します。

- 1 新しい交通システムに対する意見・要望 52件
- 2 既存の路線バスの維持・改善に関する意見・要望 25件
- 3 その他の意見・要望 18件

以上がアンケート調査結果の概要ですが、さらに詳しくお知りになりたい場合は、村ホームページに「檜原村アンケート調査結果」の全文を掲載しておりますので、ご覧ください。

また、役場2階総務課窓口でも「檜原村アンケート調査結果」をご覧になることができます。

なお、「檜原村アンケート調査結果」についてのお問い合わせ・ご意見等は、総務課行政改革係までお願いします。

◎問い合わせ先 総務課行政改革係 内線 217

## 5 . バス利用実態調査結果（概要）

### 檜原村路線バス利用状況調査実施要領

#### 1. 実施目的

村民の日常的な主たる交通手段である路線バスの利用状況を村職員がバスに乗り、その実態を調査することにより、村の将来的な生活交通対策に資することを目的とする。

#### 2. 実施方法

村職員を2人1組とし、13組に分け、武蔵五日市駅から檜原村内を1日に発着するすべての路線バスに乗り、各バス停における乗降客数を調査する。

調査を担当する村職員は、武蔵五日市駅より所定のバスに乗り、終着バス停までの各バス停における乗降客数を調査する。同様に帰路の始発バス停から武蔵五日市駅までの各バス停における乗降客数を調査する。上記の乗降調査を指定の数便についてそれぞれ実施する。

#### ○詳細実施方法

##### 1. 職員2名が指定の便で武蔵五日市駅より出発

出発から終着までに乗りする全ての乗車客に所定の乗降調査票を配布し、それぞれの降車時に回収する。

（各停留所の乗降客全てを対象に配布・回収すること）

乗降調査票の記入については、乗車時のバス停及び降車時のバス停のチェック及び乗客の種別（小学生・中学生・高校生・大人の4種を判別できる範囲で）チェックするものとする。（乗降調査票は、行く先別に全てのバス停欄がありチェックできるようになっている。）

##### 2. 終着バス停から武蔵五日市駅へ出発

上記1.と同じ作業を武蔵五日市駅まで実施する。

※本乗降調査は、特定の日（数日に分けてしまうと天候状況等が同一条件でなくなり、調査効果が希薄になるため）を定め、檜原村を往復するすべてのバス便を一斉に調査することにより乗降客の数と乗降の特性を調査するものです。

## 檜原村路線バス利用状況調査結果

◎調査実施日 平成16年11月18日(木) 天候 曇り時々雨

●総乗降客数 全68便881人(上り便455人・下り便426人)  
(うち10便0人・乗降客なし)

実質総乗降客数 = 全58便881人

○乗降客なし(0人)バス便10便の内訳  
(午前5時台3便 数 下り・小 下り・払 下り)  
(午前6時台3便 小 下り・払 下り・藤 下り)  
(午後7時台1便 藤 上り)  
(午後8時台2便 小 上下)  
(午後9時台1便 小 上り)

1便あたり平均乗降客数  $881人 \div 68便 = 13.0人/便$

1便あたり実質平均乗降客数  $881人 \div 58便 = 15.2人/便$

◎檜原村関連乗降者数 総数562人 / 881人 (総乗降客数の63.8%)

内訳

上り便

(檜原村内バス停乗降者⇒駅) 301人 (檜原村関連乗降客数の53.6%)

下り便

(駅⇒檜原村内バス停乗降者) 261人 (檜原村関連乗降客数の46.4%)

檜原村関連

1便あたり平均乗降客数  $562人 \div 68便 = 8.3名/便$

1便あたり実質平均乗降客数  $562人 \div 58便 = 9.7人/便$

上り便  $301人 \div 34便 = 8.9人/便$

実質  $301人 \div 31便 = 9.7人/便$

下り便  $261人 \div 34便 = 7.7人/便$

実質  $261人 \div 27便 = 9.7人/便$

全58便（乗降客ありの便）中34便において聞き取り調査実施  
 （調査実施総件数122件）  
 （数馬11便51件・小岩5便19件・払沢の滝9便14件・藤倉9便38件）

調査内容

問1 バスを週に何回位利用されますか。

①毎日	11人（数4・小3・払2・藤2）	9%
②週6回	6人（数1・小2・払3・藤0）	5%
③週5回	34人（数17・小5・払1・藤11）	28%
④週3回	22人（数7・小1・払6・藤8）	18%
⑤週2回	9人（数4・小2・払0・藤3）	7%
⑥週1回	13人（数3・小3・払0・藤7）	11%
⑦月1回	10人（数6・小1・払1・藤2）	8%
⑧3か月に1回	0人	0%
⑨年に1回	2人（数1・小0・払0・藤1）	2%
⑩その他	15人（数8・小2・払1・藤4）	12%

計	122人（数51・小19・払14・藤38）	100%
---	-----------------------	------

問2 バスの利用目的は、何ですか。

①通勤	29人（数11・小9・払3・藤6）	24%
②通学	29人（数14・小3・払7・藤5）	24%
③買物	23人（数10・小3・払1・藤9）	19%
④通院	30人（数13・小4・払3・藤10）	24%
⑤レジャー	1人（数0・小0・払0・藤1）	1%
⑥その他	10人（数3・小0・払0・藤7）	8%

計	122人（数51・小19・払14・藤38）	100%
---	-----------------------	------

問3 檜原村を往復するバス便に何か意見はございますか。

①特にない	91人 (数43・小13・払6・藤27)	75%
②ある	31人 (数8・小5・払8・藤10)	25%
計	122人 (数51・小19・払14・藤38)	100%

②ある の意見内容

1. 診療所にいくのに利用しているので、やすらぎ・払沢の滝経由の路線の増便をお願いしたい。1人(数1)
2. 運転が出来ないので、バスの便数をもう少し増やして欲しい。  
14人(数3・小3・払5・藤3)
3. 運賃をあげないで欲しい。1人(数1)
4. バス券の補助が欲しい。1人(数1)
5. バスがなくなると困る。1人(数1)
6. バスの便を現状維持してほしい。2人(数1・払1)
7. 日曜・祭日の最終便が早いので、遅い便が欲しい。2人(数1・払1)
8. 駅から檜原行きを増やして欲しい。1人(数1)
9. 終バスを遅い時間にしてください。1人(数1)
10. 気兼ねなく乗れるので、大変便利(他人の車に乗せてもらうとだと気を遣う)  
1人(藤1)
11. 午前中の便が少ない。2人(藤2)
12. 運転手がとても親切だ。1人(藤1)
13. 時間通りに来て欲しい。1人(藤1)
14. バスの中が寒い。1人(藤1)
15. 2時バス・5時バスが欲しい。1人(藤1)

調査対象者別（小・中・高校生・大人）檜原村乗降客数

○全58便（実乗降客ありの便・内訳 上り便301人・下り便261人）

総数 562人

内訳

小学生 11便/全58便(19.0%) 168人/562人(29.9%)

(小1便 20人・藤4便 75人・数6便 73人)

下り便 7便 69人(藤2便 35人・数5便 34人)

上り便 4便 99人(小1便 20人・藤2便40人・数1便39人)

中学生 13便/全58便(22.4%) 86人/562人(15.3%)

(払2便 2人・小1便 1人・藤5便 37人・数5便 46人)

下り便 6便 34人

(払1便 1人・藤2便 11人・数3便 22人)

上り便 7便 52人

(払1便 1人・小1便 1人・藤3便 26人・数2便 24人)

高校生 12便/全58便(20.7%) 23人/562人(4.1%)

(払2便 5人・小2便 4人・藤3便 7人・数5便 7人)

下り便 8便 17人

(払1便 4人・小1便 2人・藤3便 7人・数3便 4人)

上り便 4便 6人

(払1便 1人・小1便 2人・数2便 3人)

大人45便/全58便(77.6%) 285人/562人(50.7%)

(払11便 31人・小6便 26人・藤10便 64人・数18便  
164人)

下り便11便141人

(払4便 10人・小2便 5人・藤5便 32人・数9便 94人)

上り便 7便144人

(払7便 21人・小4便 21人・藤5便 32人・数9便70人)

檜原村路線バス利用状況調査班別バス 乗降客数一覧

1班(50人)

○五日市駅～小岩(午前5時30分発)	0人
○小岩～五日市駅(午前6時15分発)	9人
○五日市駅～小岩(午前7時16分発)	12人
○小岩～五日市駅(午前8時02分発)	29人

2班(53人)

○五日市駅～払沢の滝入口(午前5時32分発)	0人
○払沢の滝入口～五日市駅(午前6時00分発)	12人
○五日市駅～払沢の滝入口(午前6時55分発)	0人
○払沢の滝入口～五日市駅(午前7時23分発)	5人
○五日市駅～小岩(午前8時05分発)	18人
○小岩～五日市駅(午前8時57分発)	18人

3班(49)

○五日市駅～数馬(午前5時56分発)	0人
○数馬(払沢の滝経由)～五日市駅(午前6時58分発)	29人
○五日市駅(やすらぎ経由)～藤倉(午前8時54分発)	6人
○藤倉(やすらぎ経由)～五日市駅(午前9時52分発)	14人

4班(21)

○五日市駅～小岩(午前6時09分発)	0人
○小岩～五日市駅(午前6時54分発)	10人
○五日市駅～払沢の滝入口(午前10時19分発)	7人
○払沢の滝入口～五日市駅(午前10時50分発)	4人

5班(129)

○五日市駅～数馬(午前6時18分発)	3人
○数馬(払沢の滝経由)～五日市駅(午前7時26分発)	62人
○五日市駅～数馬(払沢の滝・やすらぎ経由)(午前9時50分発)	34人
○数馬(払沢の滝・やすらぎ経由)～五日市駅(午前11時05分発)	10人
○五日市駅～藤倉(午後13時25分発)	5人
○藤倉～五日市駅(午後14時25分発)	15人

6班 (53)

○五日市駅～払沢の滝 (午前6時29分発)	1人
○払沢の滝～五日市駅 (午前6時57分発)	7人
○五日市駅～数馬 (払沢の滝経由) (午前7時43分発)	19人
○数馬 (払沢の滝・やすらぎ経由)～五日市駅 (午前8時50分発)	26人

7班 (73)

○五日市駅～藤倉 (午前6時32分発)	0人
○藤倉～五日市駅 (午前7時26分発)	55人
○五日市駅～払沢の滝 (午前10時40分発)	6人
○払沢の滝～五日市駅 (午前11時15分発)	2人
○五日市駅～払沢の滝 (午後13時05分発)	5人
○払沢の滝～五日市駅 (午後13時37分発)	5人

8班 (156)

○五日市駅～藤倉 (やすらぎ経由) (午前11時05分発)	29人
○藤倉 (やすらぎ経由)～五日市駅 (午後12時07分発)	11人
○五日市駅～数馬 (払沢の滝経由) (午後13時23分発)	19人
○数馬～五日市駅 (午後14時35分発)	8人
○五日市駅～藤倉 (午後15時45分発)	48人
○藤倉～五日市駅 (午後16時41分発)	30人
○五日市駅～藤倉 (午後17時42分発)	9人
○藤倉～五日市駅 (午後18時40分発)	2人

9班 (75人)

○五日市駅～数馬 (払沢の滝・やすらぎ経由) (午前11時24分発)	19人
○数馬 (払沢の滝・やすらぎ経由)～五日市駅 (午後12時38分発)	17人
○五日市駅～数馬 (払沢の滝経由) (午後14時41分発)	21人
○数馬～五日市駅 (午後15時58分発)	7人
○五日市駅～藤倉 (午後18時38分発)	11人
○藤倉～五日市駅 (午後19時35分発)	0人

10班(75人)

○五日市駅～払沢の滝(午後12時05分発)	15人
○払沢の滝～五日市駅(午後12時50分発)	4人
○五日市駅～藤倉(午後14時50分発)	11人
○藤倉～五日市駅(午後15時46分発)	25人
○五日市駅～払沢の滝(午後17時18分発)	12人
○払沢の滝～五日市駅(午後17時54分発)	8人

11班(53人)

○五日市駅～払沢の滝(午後14時59分発)	3人
○払沢の滝～五日市駅(午後15時30分発)	18人
○五日市駅～数馬(払沢の滝経由)(午後17時59分発)	16人
○数馬～五日市駅(午後19時07分発)	5人
○五日市駅～小岩(午後20時28分発)	11人
○小岩～五日市駅(午後21時14分発)	0人

12班(72人)

○五日市駅～数馬(払沢の滝・やすらぎ経由)(午後16時01分発)	55人
○数馬～五日市駅(午後17時15分発)	7人
○五日市駅～数馬(午後19時15分発)	10人
○数馬～五日市駅(午後20時25分発)	0人

13班(22人)

○五日市駅～小岩(午後19時35分発)	13人
○小岩～五日市駅(午後20時21分発)	0人
○五日市駅～払沢の滝(午後21時20分発)	8人
○払沢の滝～五日市駅(午後21時49分発)	1人

総計(11月18日檜原路線バス乗降者総人数) = 881人

内訳

50+53+49+21+129+53+73+156+75+75+53+72+22=881人

## ．おわりに

本報告書は、平成16年12月の第1回委員会から平成19年1月第12回委員会までの委員会検討結果を報告するものであるが、報告にあたって、本報告書が今後の村交通施策展開の礎となり、村における生活交通手段としての「路線バスの維持」に関する施策が積極的に展開されるとともに、交通空白（不便）地域における「新生活交通手段」の早期導入の実現が委員の総意であることを付記し、委員会報告とする。

## 檜原村路線バス検討委員会委員

(委員)

任期 平成16年12月17日～平成17年5月25日

氏 名	経 歴 等	役 職
大谷 正平	檜原村自治会長連合会会長	委員長
長澤 豊	檜原村立檜原中学校副校長	副委員長
市川 勇一	檜原村自治会長連合会代表	
中村 欣二	檜原村自治会長連合会理事	
橋本賢太郎	同 上	
小泉 民行	同 上	
森田 久雄	同 上	
清水 兵庫	檜原村立檜原中学校PTA会長	
野村 敏夫	檜原村立檜原小学校PTA会長	
加藤 純	檜原村立檜原小学校副校長	
寺尾 一彦	西東京バス株式会社運輸部運転担当課長	
宅間 清昭	東京都総務局行政部振興企画課多摩振興担当係長	
鈴木留次郎	檜原村助役	

## 檜原村路線バス検討委員会委員

(委員)

任期 平成 17 年 5 月 2 6 日 ~ 平成 1 8 年 5 月 2 3 日

氏 名	経 歴 等	役 職
大谷 正平	檜原村自治会長連合会監事	委員長
長澤 豊	檜原村立檜原中学校副校長	副委員長
市川 勇一	檜原村自治会長連合会監事	
吉村康太郎	檜原村自治会長連合会理事	
清水 満男	檜原村自治会長連合会会長	
久保田斉典	檜原村自治会長連合会理事	
磯部 正壽	同上	
谷合 一雄	檜原村立檜原中学校 P T A 会長	
高木 弘道	檜原村立檜原小学校 P T A 会長	
加藤 純	檜原村立檜原小学校副校長	
本間 直樹	西東京バス株式会社運輸部運転担当課長	
宅間 清昭	東京都総務局行政部振興企画課多摩振興担当係長	
森田 久雄	一般選出	
清水 兵庫	同上	
鈴木留次郎	檜原村助役	

## 檜原村路線バス検討委員会委員

(委員)

任期 平成18年5月24日～

氏 名	経 歴 等	役 職
大谷 正平	檜原村自治会長連合会監事	委員長
守屋 和広	檜原村立檜原中学校副校長	副委員長
久保田齊典	檜原村自治会長連合会会長	
吉村 久義	檜原村自治会長連合会理事	
清水 満男	檜原村自治会長連合会監事	
田之倉光春	檜原村自治会長連合会理事	
土屋 貞美	檜原村立檜原中学校PTA会長	
峰岸 一彦	檜原村立檜原小学校PTA会長	
坂本 正	檜原村立檜原小学校副校長	
須藤 顕之	西東京バス株式会社運輸部運転担当課長	
宅間 清昭	東京都総務局行政部振興企画課多摩振興担当係長	
森田 久雄	一般選出	
清水 兵庫	同上	
鈴木留次郎	檜原村助役	