

# 檜原村新交通システム導入基本計画

檜原村総務課

平成19年2月

## 檜原村新交通システム導入基本計画目次

はじめに	1
新交通システムの導入について	1
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
（１）バス交通空白（不便）地域の共通改善課題	2
（２）バス交通空白（不便）地域の地域別改善課題	3
（３）バス交通空白（不便）地域の改善方針	5
新交通システム導入に関する実証運行計画について	6
（１）運行の方針	6
（２）実証運行先行導入地区の設定	8
（３）運行計画	9
事業化の推進について	11
調査検討資料	14
１．「檜原村の公共交通の問題点、改善要望、課題」	14
２．「檜原村路線バス検討委員会中間報告（概要）」	25
３．「檜原村アンケート調査結果（概要）」	27
４．「檜原村路線バス検討委員会検討結果報告（概要）」	30

## ．はじめに

檜原村では、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」における新しい生活交通手段（以下「新交通システム」と言う。）の確保について検討を行うため、檜原村路線バス検討委員会（以下「委員会」と言う。）を、平成16年12月に設置し、平成19年1月までに計12回の委員会を開催した。平成19年1月には、委員会から村に対し「檜原村路線バス検討委員会検討結果報告書」が提出された。

本導入基本計画は、「檜原村路線バス検討委員会検討結果報告書」における検討・調査結果を踏まえ、村内における新交通システムの導入について基本計画の設定を行ったものの概要である。

## ．新交通システムの導入について

委員会から提出された新交通システムに関する調査・検討結果についての報告内容と村内の交通状況や村民からの意見・要望を踏まえて、バス交通空白（不便）地域の設定、改善課題・方針の検討を行い、新交通システム導入基本計画を設定した。

なお、「路線バス」と新たに検討を行う「新しい交通システム」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としている。

### 「新交通システム」の定義

村内における新交通システムを以下のとおり定義した。

バス停と集落内を結ぶフィーダー交通を「新しい交通システム」とし、路線バスの維持に貢献できる(競合しない)ことを前提とする。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、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。

### バス交通空白(不便)地域の設定条件について

バス交通空白(不便)地域は、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以上の地域とする。

### バス交通空白(不便)地域の設定について

上記の設定条件に従い、村内におけるバス交通（空白）地域として、以下の地区を設定した。

- 1．神戸地区
- 2．藤倉地区
- 3．湯久保地区
- 4．尾根通地区
- 5．大平地区（数馬上）
- 6．笛吹地区
- 7．泉沢地区（下元郷）

## ．バス交通空白（不便）地域の改善課題と改善方針について

前記のバス交通（不便）地域における効果的な交通システムの設定を行うため、該当地域における改善課題と改善方針について、整理し、決定した。

### （１）バス交通空白(不便)地域の共通改善課題

村内におけるバス交通（空白）地域の共通改善課題は、以下のとおりである。

#### 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．高齢者の運転には危険性(高齢ドライバーの事故は増加傾向にある)が高い傾向にあるが、自分一人で行ける移動手段がなくなると家族の送迎が必要となるため、やめさせることはできない。また、高齢者世帯は、マイカー以外に外出手段がないという現状にある。
- 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．タクシーは年金生活者の多い高齢者には負担が大きすぎる。

#### バス停からの安全で安心できる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行けるが、帰りは暗くなることや集団下校ではないことから危険と感じている。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相当数おり、時間的にも経済的にも負担になっている。

#### 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(主に女性)が多く、買物、通院など日常生活を営むために必要な外出が困難になっている。
- 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なくなることへの不安が生まれている。

## (2) バス交通空白(不便)地域の地区別改善課題

村内におけるバス交通(空白)地域の地区別改善課題は、以下のとおりである。

### 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、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. バス停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、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)から最も近い集落まで約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、車代を払っている例がある。(片道1,000円位)
3. バス停からは、夜は暗くて一人で歩くのは危険である
  - ・街灯が防犯灯のみのため、歩くのに支障があるほど道が暗い

### 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. バス停からの道は、月明かりがないと歩くのに支障があるほど暗い
4. 車を利用しても、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. 車を利用するとしても、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
- ・バス停から集落入口まで約300mあり、集落の終点まで約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、ほとんどの住居がバス通り沿いにあるが、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入口まで約400m、集落の終点まで1.4km程度ある。

### (3) バス交通空白(不便)地域の改善方針

村内におけるバス交通(空白)地域の改善方針を、以下のとおり決定した。

#### 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の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となることから、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。

## ・新交通システム導入に関する実証運行基本計画について

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基本計画を以下のとおり決定した。

### （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)交通機関となる。
- 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(通院・買物、通学等)を支えるため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機関の運行によって、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って安心して暮らせる、目的地まで安全に出かけられることを目指す。
- 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、企業等)と利用者と事業者を支えられる交通をつくる(地域の参加・支援と事業者の協力)。

**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、路線バスを利用しにく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、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、便利で利用した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(村内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みとなることから、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こととする。

**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)

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

上記の各地区について、委員会報告等に基づいて検討した結果、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、道路状況から通年走行が可能な地区などの該当要件から「藤倉地区」と「神戸地区」を新交通システムの実証運行に関する先行導入地区の候補地に設定した。

### (3) 運行計画

新交通システムに関する実証運行計画については、以下のとおりである。

#### 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。

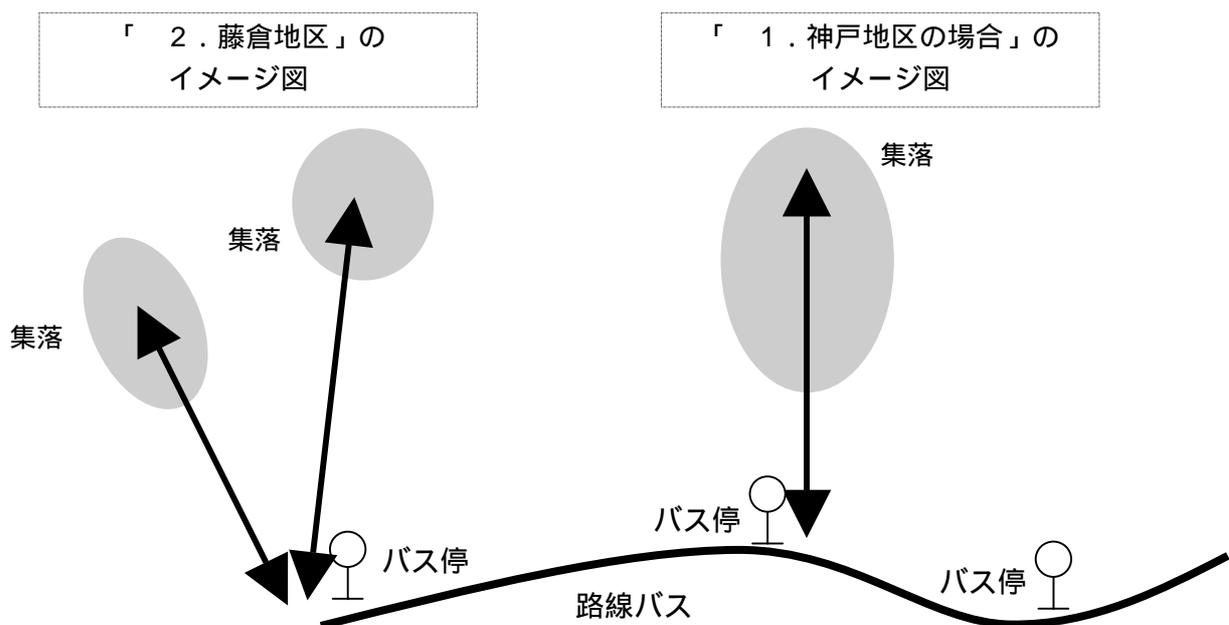
###### 2. 運行ルートのイメージ

###### 1. 運行地区に集落が1箇所の場合

- ・バス停を起点として、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

- ・バス停を起点として、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システムとする。



## 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、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の平日(月～金曜日)運行とする。
- 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。

### 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

- 1．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。
- 2．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。

## ・事業化の推進について

### 実証運行事業方式による運行

村としての新しい取組みとなることから、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に決定した。

#### 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の移行を検討・実施できる。
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(利用者数や検証を行い、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。

### 事業と運行の主体

#### 1. 事業の主体

1. 事業主体は檜原村とし、運行は交通事業者が行う。
2. 車両・停留所等のイニシャルコストは檜原村が負担する。
3. 運賃収入で不足する運行経費(ランニングコスト)は檜原村が負担する。
4. 交通事業者の選定にあたっては、公平性や公正性に配慮する。
5. 交通事業者の選定に当たって、事業を確実に実施できること、導入地区での効率的で安全な運行が可能なおこと、運行経費削減やサービス向上に協力できること、などの選定基準を作成する。

#### 2. 運行の主体

1. 運行主体は、新交通システム実証運行実施計画(平成19年度策定予定)を実施できる交通事業者とする。
2. 運行主体は、需要(利用)を開発(創造)するための協力を行い、実証運行事業の運行経費の削減に協力できる交通事業者とする。
3. 予備車両は、運行主体が準備するものとする。

## 事業化スケジュール

### a. 事業化の方策

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、事業を実施する。

#### 1. 実証運行実施計画の策定

1. 基本計画を確定する。
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、乗換等) や利用促進等について、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。  
平成18年の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. 運行実施計画を策定する。  
先行導入地区の住民ニーズに基づいて、より具体的な運行実施計画を策定する。
5. 事業化方策を検討する。

#### 2. 事業化の推進

##### 1. 運行関係者等の調整

1. 国(運輸支局)との調整を行う(実施計画の確定、地域公共交通会議への参画、ルート認可等)。
2. 交通管理者、道路管理者との調整を行う(地域公共交通会議の設置、走行環境の確認等)。
3. 交通事業者との調整を行う(実施計画の確定、地域公共交通会議の設置、路線バスの改善・充実、運行主体の選定、事業免許の取得支援、事業採算等)

##### 2. 地域との調整

1. 沿線住民・自治会等と運行への理解や協力、バス停設置やベンチ・上屋等の設置・管理、利用促進やPRなどへの参加や支援の方策を検討し、働きかける。
2. 地域・住民の運行支援(協賛広告やサポート会員など)などによって事業採算性を向上させるための方策の検討や実現化の推進などを行う。

##### 3. 住民説明会・PR、出発式典

1. 利用促進のためのPRを積極的に行う(案内パンフレット・ポスターの作成、広報活動など)。

2. 沿線地域の住民説明会を開催して、運行システムや利用方法などの理解を深め、利用を働きかける。
3. 出発式典及び試乗会を検討・実施する。

**b. スケジュール**

		H18年	H19年 1月	8～9月	11～12月	H20年
検討体制						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通会議の開催</li> <li>・ 路線バス検討委員会の開催</li> </ul>						
新 交 通 シ ス テ ム	基本計画の策定	—————				
	実施計画の策定		—————			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本計画の確定</li> <li>・ 導入地区の住民ニーズ把握</li> <li>・ 実施計画の策定</li> </ul>		(グループインタビュー調査)			
	事業化の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者選定、事業免許</li> <li>・ 走行環境</li> <li>・ 車両の確保</li> <li>・ 住民説明会・PR</li> </ul>			—————		
	運行開始(式典、試乗会)					
	フォローアップ調査					—————
路 線 バ ス	当面の改善・充実方策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス利用促進PR</li> <li>・ 利用実態の把握</li> <li>・ 運行システム</li> <li>・ バス停表示</li> </ul>	—————				
	短・中期の改善・充実方策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 方策の検討</li> <li>・ 実現可能性の検討</li> </ul>				—————	

## ・調査検討資料

村内における新交通システムの導入について計画の検討にあたって、以下の調査資料を参考にした。

## 檜原村バス検討委員会調査資料

### 1. 「檜原村の公共交通の問題点、改善要望、課題」より

#### (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

- ・平坦地が非常に少ない地形である。路線バスが通っている道路から集落に続く道路は、道幅が狭く急峻な坂道の地区が多い(全地区に共通)。
- ・冬期は寒さが厳しく、積雪や路面凍結でマイカーによる移動の困難性が増すことになる。
- ・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(神戸、藤倉)。

高齢化社会の移動に対応できる交通システムニーズへの対応

～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

- ・高齢者数は1,222人、高齢化率は40.5%である(平成18/2006年6月現在)。
- ・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。
- ・世帯人員は2.5人と減少傾向にあり、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(若い人)が少ない地域で高齢化率が高い

- ・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%)
- ・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)

- ・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。
- ・檜原診療所は、村民が最もよく行く通院先である(2004年村民アンケート調査より)。
- ・ふれあいセンターの「やすらぎの湯」が利用されている。

## J R 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 J R 線の利用が多く、利便性の向上が求められている
  - ・ 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
  - ・ 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)
  - ・ 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. 利便性向上にバス停の増設を検討する
  - ・ 通院先や買物先の近くにバス停を設けるなど。

## 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
  - ・ 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%)。帰宅時間を考慮したダイヤ見直しの要望が多い。
  - ・ 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、保護者がバス停まで送迎している。
2. 高等学校は武蔵五日市駅経由で近隣市に通学している
  - ・ 村内の高校生(16～18歳)は79人である。
  - ・ バス利用実態調査(2004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)。
  - ・ 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(例えば登校送迎、下校送迎など)が相当数あると考えられる。

## 観光客の来村手段の維持

- ・ 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、欠かすことが出来ない交通手段となっている。
- ・ 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。
- ・ 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

#### 1. 利用者数が少ないバス交通の活性化が求められる

##### バス利用実態調査結果にみる利用傾向

- ・ 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：310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16/2004年、檜原村バス利用実態調査より)。
- ・ 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。

##### バス利用者数の把握が必要である。

- ・ 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。
- ・ 特に、シルバーバス利用者数は檜原村にとって重要となってきている。

#### 2. 運行時間帯の短い区間がある 小岩～藤倉

##### 区間別の運行時間帯

- ・ 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。
- ・ 役場と小岩の間は、6時台から20時台が確保されている。
- ・ 小岩と藤倉の間は、7時台から18時台である。
- ・ 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。

#### 3. 運行していない時間帯がある 16時台～18時台

##### 檜原小・中学校からの路線バスに対する要望

- ・ 下校時間の16～18時台のバスがない。
- ・ 特に、村外への課外活動や部活動などで帰りが遅くなった時にバスがなく、その都度、教育委員会に村のワゴン車で児童・生徒を送っている状況である。

##### 檜原小・中学校の現状

- ・ 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。
- ・ 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。

##### 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みられる。

#### 4. 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

- ・ 武蔵五日市駅～数馬間は、1日片道10本である。
- ・ 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本となっている。
- ・ 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。

## 5. 運賃の高さがマイカー利用に流れている

- ・ 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
- ・ 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

### 1. バス交通空白(不便)地域の設定

- ・ バス交通空白(不便)地域を、路線バスの乗り入れがなく、最寄のバス停までの距離が概ね300m以上の地域と設定する。

### 2. バス交通空白(不便)地域の特徴など

#### 神戸地区

- ・ 人口は198人であり、地区別にみると下元郷について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。
- ・ バス路線道路から奥までは3kmほどあり、上り坂の道路沿いに集落が分散している。

#### 藤倉地区

- ・ 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。
- ・ 路線バスの終点(藤倉バス停)から700mくらいはなだらかな坂が続き、家がある。更に2~3km上ったところにヘリポートと住宅がある(10数軒/約25人)。
- ・ 自家用車の入れない急な坂を上った先に集落が点在し、福祉モノレールを利用している。

#### 湯久保地区

- ・ 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人いるだけである。
- ・ バス停から集落までは1km以上の坂道がある。

#### 尾根通地区

- ・ 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。
- ・ バス路線の通っている道路から集落までは、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。

#### 数馬上地区

- ・ 人口は96人であり、高齢者数は32人、高齢化率は33.3%である。
- ・ 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(7軒程度)。一番奥には旅館が数軒ある。

#### 笛吹地区

- ・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。
- ・バス停から集落までは約700mあり、集落の奥まで行くと1kmになる。

#### 下元郷(泉沢)地区

- ・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%と低い。
- ・交通空白地域である泉沢は、バス路線の通っている道路から1km以上離れた道路沿いにある集落である。神社の奥には家が9軒くらいある。

### ( 3 ) 村民の意見にみる問題点と改善要望・課題

#### ～ 村民グループインタビュー調査結果より～

##### 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 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
  - ・ やすらぎの里へは、朝 9 時台のバスで行くことが多い。
  - ・ 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。
  - ・ 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 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
  - ・ 着るものなどは東急で買う。日用品は武蔵五日市や青梅のスーパーが安いので行く。
  - ・ 武蔵五日市の病院・医院へ行ったついでに買物をする。
  - ・ 買物は子どもが五日市に行くので頼む。

###### 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）
  - ・ 本宿までのバスは 2 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。
  - ・ 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、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なるよう(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 時台の始発便が欲しい
    - ・ 帰りは武蔵五日市駅発の 12 時台・16 時台の便がない
    - ・ 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。
    - ・ 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
    - ・ 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。医者が空いている場合は帰って来られるが、混んでいて待ちたりすると、午後(13 時 23 分)になってしまう。
    - ・ (通院や買物で出かける時は) 8 時ころに家を出て、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分が終バスなのも困る。あと1本くらい遅く、21時までであればよい。

#### 2.数馬方面は、20時台まで欲しい

- ・武蔵五日市駅20時発のバスは欲しい。数馬行きは、19時15分が最終である。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。

## 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 . 多いやすらぎの里の利用

檜原診療所、温泉はたくさん的高齢者が利用している

- ・通院は、やすらぎの里の檜原診療所、武蔵五日市方面の病院・医院を利用している。
- ・(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。
- ・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。
- ・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)。

### 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

- ・檜原診療所やすらぎの里の温泉に行くと、帰りのバスがない。
- ・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。
- ・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(入って)くれればよい(北秋川)。
- ・(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

- ・檜原診療所、温泉を出ると帰りの次のバスがない(南秋川)。
- ・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

- ・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。
- ・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。

#### 4.土日はフリー乗降になっていない

- ・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。
- ・土日のバスは手を挙げても停まってくれない。
- ・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。

## 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迎している
  - ・ 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。
2. 帰りは、バスと送迎が半々である
  - ・ 17時30分過ぎのバスで帰ってくる(下元郷)。
  - ・ 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)。
  - ・ 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
  - ・ 車での送迎は本当に忙しいし、休めない。
  - ・ 檜原では子どもが高校生になってからが大変である。
  - ・ 1日に100~120km走ることもある(走行距離は長い人で年間2~3万km)。
  - ・ 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。
  - ・ 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

ほぼ全員がバス通学だが、送迎もしている

- ・ 帰りの時間がバスと合わない時間帯(16時台)や、夜暗い時には車で向かえに行っている。
- ・ 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ない。夜暗くて怖いので、バス停まで迎えに行っている。

### b . 路線バスへの改善要望

#### 1. 運賃が高い

運賃が高い、上げ幅が大きい 半額以下なら利用する

- ・ 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。
- ・ 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
- ・ 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。高校生の定期代が半額くらいなら利用できる
- ・ 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。
- ・ 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たらバスを利用させてもよい。
- ・ (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。

バスカードの申請を見直して欲しい

- ・ 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要る。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。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。
- ・ 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.通学に合う電車の時刻に合ったダイヤにして欲しい

- ・ 武蔵五日市駅を7時18分と7時28分に出る電車に間に合うバスがない。
- ・ 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。

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分の間のバスがない

- ・ 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.南秋川：武蔵五日市駅発12時台、16時1分と17時59分の間のバスがない

- ・ 部活のない日は、電車が着く時間(16時頃)はバスが出てしまった後である。
- ・ 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)。

3.南秋川：藤倉行き最終便が早すぎる

- ・ 藤倉行きは18時37分が最終なので、部活の日は間に合わない(20時台の便が欲しい)。

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

- ・ 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。
- ・ (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のかと思うときがある。
- ・ 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。
- ・ 手を挙げても停まってくれないドライバーもいる。
- ・ 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。

2.親切な運転手さんもいる

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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(土日中止まってくれないことがある)
  - ・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。
  
- 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い、見にくい
    - ・時刻表の字が小さい。
    - ・時刻表の赤い字は見にくい。黒がいい。
    - ・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、老人はどんどん背がつかまっちゃう(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
  - ・ステップの高いバスは降りる時が大変である(怖い)。
  - ・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。
  - ・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

- 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
    - ・自宅からバス停まではちょうど1 kmある(神戸)。
    - ・自宅からバス停までは700～1 km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(2～3 km)かかる(藤倉)。
    - ・バス停までとにかく遠い(湯久保)。
    - ・バス停から歩くと20分かかる(笛吹)。
    - ・バス停まで20分くらい歩いていく(数馬)。
    - ・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

- ・ 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。
- ・ バス停までなら安い方がよい。
- ・ 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。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になる(倉掛)。

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。
- ・ 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)

- ・ 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)。
- ・ 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

- ・ 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28分発の電車に乗ることが出来ればよい。
- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 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円だと毎日が高い。

3.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円だと毎日が高い。
- ・ 村の補助が出ないなら200円くらい出さないと悪いかな....。
- ・ 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。

## 2. 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へ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。

村民の皆様へ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

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)からの要望等を検討し、「路線バスの維持」を前提に以下の 2 点について検討しています。

乗客を増やすための方法の検討

路線バスの運行方法の改善について

#### 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へ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

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

児童・生徒の通学にも対応できるしくみであること

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」に新しい交通手段に関する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。

#### 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。

#### 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対象地域と運行方式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。

総務課行政改革係      598 - 1011    内線217

### 3. 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、村民の皆様のご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、ご意見をお聞きしました。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、路線バスを利用されている方が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%、近所の方が運転する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。

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(回答者を分け設問)

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、

【自動車運転されない方の回答】 自宅からバス停までが遠い、便数が少ない、必要な時間帯に運行していない、料金が安い、バスの時間で行動が制限されてしまう

【自動車運転される方の回答】 自宅からバス停までが遠い・便数が少ない(回答同数) 料金が安い、必要な時間帯に運行していない、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、1回の利用料金が100円未満なら利用する34.1%、1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質問したところ、毎日5.7%、週に3~4回7.2%、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、通院、買物、役場など公共施設への用事、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)の記載がありました。主な項目と件数をご紹介します。

新しい交通システムに対する意見・要望	52件
既存の路線バスの維持・改善に関する意見・要望	25件
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。

総務課行政改革係 598-1011 内線217

# 檜原村路線バス 検討委員会

## 検討結果報告について

村では、平成16年12月に「檜原村路線バス検討委員会」を設置し、村内を運行している「路線バスの維持」と路線バスの運行していない「交通空白（不便）地域」における村民の皆様への交通手段の確保について、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検討を重ねてまいりました。

この度、委員会から協議・検討結果をまとめた「檜原村路線バス検討委員会結果報告書」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. 委員会における検討事項について

村内の交通状況と村民の皆様からの要望に基づき、主に2つの事項について調査・検討が行われました。

村民の皆様にとって、欠かすことの出来ない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」方法についての検討

路線バスの運行していない地域の村民の皆様を主な対象とした「新しい生活交通手段」についての検討

### 2. 委員会における検討結果と村への提案について

委員会において、生活交通に関する調査結果等から総合的な検討が重ねられた結果、以下のとおり、今後の改善方針と対策案に関する提案が村になされました。

#### 1) 「路線バスの維持」について

##### 路線バスの改善の方針について

路線バスの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こと

路線バスを高齢者や子供などの移動手段を持たない人たちへの日常生活を支える手段とするとともに、安全・安心を運ぶ交通システムをつくること

村内の交通システムを充実させることにより、少子高齢化・人口減少社会における「村のコミュニティと経済の活性化」に貢献すること

路線バスの改善・充実対策の目標と期間を設定し、効果と評価の検証を行い、改善・見直しを行うこと

### 路線バスの改善・充実対策について

村民の各年齢層へのバス利用促進対策を実施すること

主な利用者である高齢者と小・中・高校生が利用しやすいバス停とバス時刻について、バス会社に働きかけを行い、対策を講じること

改善・充実対策の目標と期間を設定し、効果と評価の検証を実施し、改善・見直しを行うこと

## 2) 交通空白（不便）地域（路線バスの運行していない地域）における新しい生活交通手段について

### 交通空白（不便）地域の改善の方針について

バス停と地域内を結ぶ「新しい交通手段」を導入すること

新しい交通手段の考え方

- ・新しい交通手段は、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、交通空白地域を改善できる運行システムとする
- ・新しい交通手段は、本線である路線バスに乗り継ぐための支線（フィーダー）交通機関として位置づける
- ・自宅近くからバス停までは新しい交通手段を利用し、路線バスに乗り継いで目的地（やすらぎの里、役場、学校、武蔵五日市駅等）へ行ける運行システムとする

### 新しい交通手段実証運行案について

報告書において、委員会より上記の方針に基づき「新しい交通手段」の実証運行（実験的な運行）案が村に提案されました。実証運行案の概要は以下のとおりです。

利用対象者は、高齢者・小中高校生などの移動手段のない人たちを主な対象者とする

運行方法は、事前予約制の乗合タクシー方式とし、路線バスの時刻表に合わせた運行とする

運行ルートは、バス停から対象地区までの往復とし、利用者が路線バスに乗り継げる

運行ルートを設定とする

新しい交通手段の運賃は、1回100円程度が適当である

新しい交通手段を先行して導入する地区1（1～2地区程度）を設定し、期間を定める実証運行（実験的な運行）を行い、評価・検証を行って本格運行へ移行する

以上が「檜原村路線バス検討委員会検討結果報告書」の概要です。

村では、報告書の趣旨を踏まえて、協議・検討を進め、今後の村生活交通施策への反映に務めてまいります。

報告書について、さらに詳細についてお知りになりたい場合は、村ホームページに報告書の

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報告書」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。

お問合せ先 総務課行政改革係 内線217