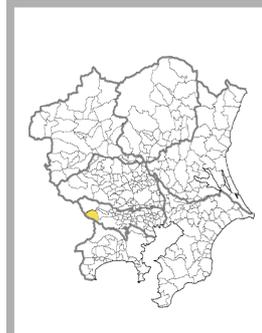


檜原村(東京都): デマンドバス「やまびこ」実証運行

既存の路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入

人口	2,930 人	モード	コミュニティ バス
面積	105.42 km ²	法令	道路運送法 (旧)第21条
人口 密度	27.79 人/km ²	運営 主体	檜原村



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【過疎地域】【交通不便地域の存在】【少子高齢化】

- ・ 檜原村は東京都西部に位置する山間の過疎地域である。
- ・ 路線バスが通っている街道から集落に続く道路は、道幅が狭く急峻な坂道で、交通不便となっている。
- ・ とくに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。
- ・ 檜原村の高齢化率は40%以上と少子高齢化も進んでいる。

活用メニュー(制度・協議会等)

【道路運送法に基づく地域公共交通会議】

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会】

- ・ 檜原村では、村内を運行している「路線バスの維持」と路線バスが通っていない「交通空白(不便)地域」における村民の交通手段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」を平成16年12月に設置した。
- ・ その後平成19年6月、交通空白地域への新しい交通システムの運行方法を協議するための場として「地域公共交通会議」を設置した。
- ・ さらに平成20年3月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会の設置と、地域公共交通会議を同法定協議会の分科会に位置づけることが了承された。

■ 実現したサービス

サービス内容

【フィーダー交通】【定時運行型交通】【デマンド型交通】【ダイヤの工夫】

平成20年2月から実証運行を行っている檜原村デマンドバス「やまびこ」のサービス内容は以下のとおり。

- ・ 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。路線バスを本線、「やまびこ」をフィーダー(支線)交通とした。
- ・ 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条件に該当する神戸地区(運行距離約1.7km)と藤倉地区(運行距離約8.6km)で先行導入し、実証運行を開始した。
- ・ 事業主体は檜原村として、運行は村内交通事業者に委託している。
- ・ 運行時間帯・ダイヤは路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とする。通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯など住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法としている。
- ・ 平日のみの運行(春・夏・冬休み期間も同じ)とする。土・日・祝日、及び年末・年始(12月29日~1月3日)は運行しない。災害や降雪等により止むを得ず運休となる場合は、村防災行政無線等を利用して多くの利用者に周知することとしている。
- ・ 運賃の種類は、普通旅客運賃と回数旅客運賃である。普通旅客運賃は、大人も子供も1回100円としている(未就学児は無料)。回数旅客運賃は1,000円で11枚である。
- ・ 小・中学生の通学利用は村が全額補助している。(通学補助)
- ・ 車両台数は各地区1台(予備車1台)。
- ・ 集落内ではできるだけ多くの停留所を設置し、停留所は簡易なもので、利用者が安全に待ちやすい場所、見つけやすい場所、乗降しやすい場所に設置している。集落内は停留所以外でも乗降できることとしている(フリー乗降制)が、利用者にとっての分かりやすさを増すためフリー乗降であっても停留所を設けている。

■ 効果と負担

効果

【生活交通の確保】

- ・ 「やまびこ」利用者数は、平成 20 年 2 月 15 日の運行開始日から同年 4 月 30 日までの約 2 ヶ月半で神戸地区 952 人、藤倉地区 462 人であった。また、小中学生の通学においては人通りのない道の通学がなくなり、より安全性が向上され、交通手段を持たない高齢者の外出機会も増加している。

負担

【国負担】【都道府県負担】【市町村負担】

- ・ 年間の運行経費は 2 地区で約 12,000 千円を見込んでいる。
- ・ 平成 20 年度の収入については運賃収入で約 600 千円、国庫補助金の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金及び都補助金で約 10,000 万円を見込んでおり、差し引き約 1,400 万円が村負担となる見込みである。

■ プロセスと調整

住民グループインタビューの実施

【プロセス:現状把握】

- ・ 現状把握にはグループインタビューを有効活用した。普段誰がどのようにバスを利用しているのか、通院や買物・通学の際の移動手段(バスを使うか、マイカーでの送迎か)、小中学生の通学における安全の確保、高齢者で自動車運転を止めている人がいること、新しい交通システムを導入した場合の運賃や停留所等の要望等、地域における交通のさまざまな課題が浮き彫りになった。
- ・ これらの現状と課題を、各地区での運行計画に反映させた。

■ 創意工夫・知見・教訓

コンセプトの明確化

【知見:政策の位置づけ方】

- ・ 新しい交通システムの導入に際しては、地域公共交通会議の場において導入コンセプトを明確化した。すなわち、
 - ①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。
 - ②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。
 - ③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。
 - ④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。
- ・ バス停までのフィーダー(支線)交通の構築により、これまでバス停まで遠いなどの理由から路線バスの利用を敬遠していた人やマイカーなどの送迎交通から公共交通への転換が図られ、日常生活における生活交通の改善による交流が活発化し地域の活性化も図られている。また、路線バスの改善・充実と新たな交通システムがうまく連携して、一つの村内交通ネットワークとして機能することで、路線バスの利用促進(需要開発)を図り、バス交通の維持・活性化に貢献している。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：檜原村企画政策室 電話 042-598-1011

参考 URL：檜原村地域公共会議

http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/contents/keikaku_houkoku/rosen_bus/koutu_kaigi.htm12

■ 資料編

新交通システムのダイヤ			路線バスのダイヤ（一部）	
神戸園入口		郷土資料館バス停	五日市行	藤倉・小岩行
(6:52発)	→	(6:57着)	7:02発	
7:33発	→	7:38着	7:43発	
(8:03発)	→	(8:08着)	8:13発	
8:55発	→	9:00着	9:05発	
9:58発	→	10:03着	10:08発	
11:39着	←	11:34発		11:34着
12:13発	→	12:18着	12:23発	
13:58着	←	13:53発		13:53着
(14:33発)	→	(14:38着)	14:43発	
15:23着	←	15:18発		15:18着
16:18着	←	16:13発		16:13着
18:15着	←	18:10発		18:10着
(19:11着)	←	(19:06発)		19:06着

※カッコ表示の時間は予約便。

図. 時刻表（神戸地区：固定便9本、予約便4本 計13本）

出典：檜原村新交通システム実証運行実施計画

■ 資料編

新交通システムのダイヤ									路線バスの ダイヤ(一部)	
白岩沢 (ハリポート)		旧藤倉 小学校		藤倉 バス停		惣角沢		藤倉 バス停	五日市行	藤倉行
6:55発	→	7:10	→	7:13	→	7:17	→	7:21着	7:26発	
9:21発	→	9:36	→	9:39	→	9:43	→	9:47着	9:52発	
11:36発	→	11:51	→	11:54	→	11:58	→	12:02着	12:07発	
12:31着	←	12:16	←	12:13	←	12:09	←	12:05発		11:57着
16:07着	←	15:52	←	15:49	←	15:45	←	15:41発		15:41着
17:02着	←	16:47	←	16:44	←	16:40	←	16:36発		16:36着
18:59着	←	18:44	←	18:41	←	18:37	←	18:33発		18:33着
(19:55着)	←	(19:40)	←	(19:37)	←	(19:33)	←	(19:29発)		19:29着

※1. カッコ表示の時間は予約便。

※2. 惣角沢と旧藤倉小学校周辺は人口が少なく、時間帯によっては利用がほとんどないことが考えられる。全便運行するのか、一部の時間帯を予約便とするのかなど、地域と相談して検討する。

図. 時刻表（藤倉地区：固定便7本、予約便1本 計8本）

出典：檜原村新交通システム実証運行実施計画