

檜原村地域公共交通総合連携計画

檜 原 村

平 成 2 0 年 3 月

1. 檜原村における公共交通の現状と課題

檜原村は地域全体が山間部であるため、急峻な地形が多く、公共交通としては主要道路（都道）を運行する路線バスのみとなっている。路線バスは、高齢者の日常生活を支える外出の足や小・中学校のスクールバスの機能を担っているが、年々進行する高齢化と人口の減少などが、過疎化に拍車をかけて路線バス需要の低下を招いている。

また、路線バスの通っていない交通空白（不便）地区が多数存在している。道路幅が狭く傾斜が急なため大・中型車両で運行することが困難な地区である。高齢者にとっては路線バスのバス停から買物等の荷物がある帰り道が特に大きな負担となっている。夕方以降は道路が暗く、人通りもないため子供・女性・高齢者の一人歩きは非常に危険な状態にある。

（1）地域特性にみる現状と課題

地形・気候を考慮した交通手段

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。（全区域に共通）
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、湯久保地区等）

高齢化社会の移動に対応できる交通ニーズへの対応

1. 檜原村の高齢化率は40%以上と移動制約者が多い。
2. 高齢者数は1,222人、高齢化率は40.5%である。（平成18年）
3. 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。
4. 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。

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おり、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。（平成18年）
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。
3. 高校生は武蔵五日市駅経由で近隣市町に通学している。
4. 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。

（2）バス交通の現状と課題

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。
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、常時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。

サービス水準を向上させ、需要(利用)を開発してバス交通を活性化する

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。

(3) バス交通空白(不便)地域の現状と課題

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

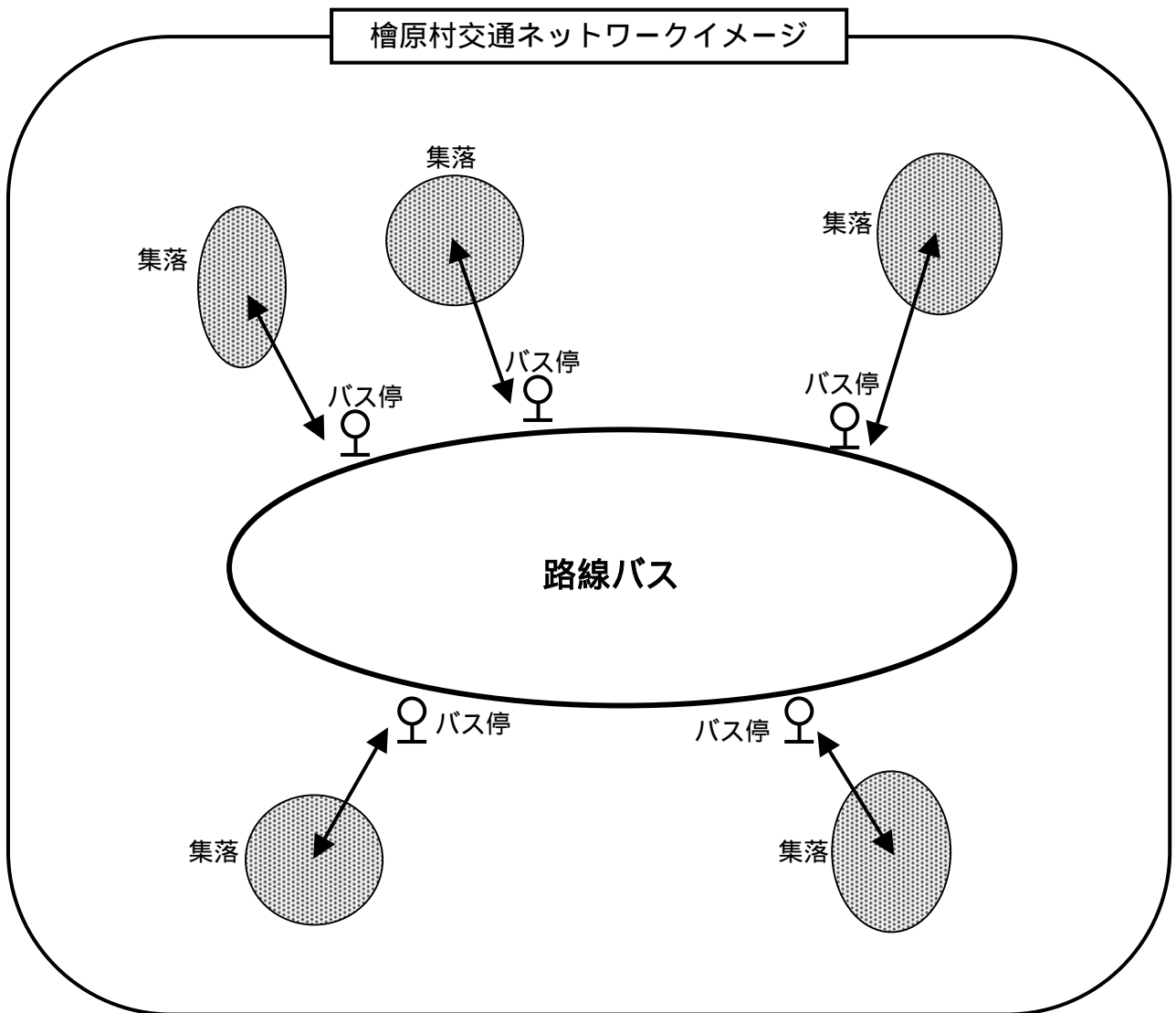
1. 家族の送迎で、自宅と駅や本宿の間を一日に何度も往復する主婦が相当数おり、時間的にも経済的にも負担になっている。

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 . 基本的な方針

本村の公共交通における現状と課題を踏まえ、交通空白（不便）地区の住民ニーズに沿った路線バスのフィーダー交通システムの構築を図り、路線バスと併せてひとつの生活交通システムとして交通ネットワークを形成し、新たなバス交通の需要（利用）を開発しバス交通の維持・活性化を図ることが必要であり、少子高齢化、地球温暖化防止及びさらに厳しくなる村財政負担を考慮し、住民と行政が一体となって自らが考え、村民ニーズに応じた効率的で持続可能な公共交通対策に取り組むこととする。



3. 地域公共交通総合連携計画の区域

本計画の対象区域は、村民の通院、通学、買物など日常生活に関して形成される交通圏を基本として檜原村全域とする。



4 . 地域公共交通総合連携計画の目標

- ・路線バス停留所までの支線（フィーダー）交通を構築することにより、「交通空白（不便）地域」の交通不便性を解消する。
- ・高齢者や小・中・高校生等の移動制約者の日常生活を支える公共交通の改善を図る。
- ・公共交通の需要（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。
- ・路線バスを中心に、村の公共交通ネットワークの形成を目指す。

（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

- 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。

（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

- 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。

（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

- 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）

（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

- 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）

5 . 事業の概要及び事業の実施主体

- ・ 神戸地区・藤倉地区におけるデマンドバス運行及びその検証と他地域への展開
(実施主体：檜原村)
- ・ 路線バスの増便、ダイヤ調整、路線再編の評価・検証・改善の検討実施
(実施主体：西東京バス株式会社)
- ・ 村内公共交通の利用促進事業の実施 (実施主体：檜原村)

バス等路線図



6．計画期間

本計画の期間は、平成20年度から平成22年度までの3年間とする。

ただし、本計画を実行し本計画に変更が必要となった場合は、必要に応じ見直しを行うこととする。

7．計画の管理・実行

本計画の見直しを含む管理・実行については、檜原村地域公共交通活性化協議会（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）を通じて行うこととする。