

平成 1 9 年 度

檜原村新交通システム実証運行  
実 施 計 画



平成 1 9 年 1 0 月  
檜 原 村

# 檜原村新交通システム実証運行実施計画

## - 目 次 -

1 . 檜原村の新交通システム導入の方針 . . . . .	1
( 1 ) コンセプト . . . . .	1
( 2 ) 実証運行事業方式の採用 . . . . .	2
2 . 神戸地区の運行計画 . . . . .	3
( 1 ) 運行の方針 . . . . .	3
( 2 ) 起終点・運行ルート . . . . .	4
( 3 ) 運行方法 . . . . .	5
3 . 藤倉地区の運行計画 . . . . .	9
( 1 ) 運行の方針 . . . . .	9
( 2 ) 起終点・運行ルート . . . . .	10
( 3 ) 運行方法 . . . . .	11
4 . 事業の方法等 . . . . .	15
( 1 ) 事業と運行の主体 . . . . .	15
( 2 ) 運行事業者の選定 . . . . .	15
( 3 ) 車両・停留所 . . . . .	16
( 4 ) 事業の推進プロセス . . . . .	17

# 1 . 檜原村の新交通システム導入の方針

## ( 1 ) コンセプト

( 基本計画に同じ )

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、新しい交通システムを支線(フィーダー)交通とする。
- 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。

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、五日市駅方面へ親の送迎、バイク、バスで行っている。

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の面で安心できる、安全に出かけられるなどを目指す。
- 3 . 小・中学生や高齢者の送迎(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に貢献する。
- 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、福祉サービス等の行政コスト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)。

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村民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に、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、一体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)。

## ( 2 ) 実証運行事業方式の採用

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。そのために、実証運行期間中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、効果の事業検証、本格運行移行や他地区への展開等の検討を行う。

先行導入地区の設定：藤倉地区、神戸地区

「平成18年度 檜原村新交通システム実証運行の基本計画」において、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を新交通システムの先行導入地区として設定している。各地区車両1台で実証運行を行う。

選考導入地区の設定にあたっては、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等)などの設定方針に基づいて各地区の比較・検討を行った。

運行期間の設定：1年程度

1. 1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い、他地区への展開を図るために必要となる)。
2. 期間を限定することで、地域(企業・団体等)や住民の参加・協力や支援を得て、檜原村方式の成長する新交通システムをつくる。

評価や効果の検証、改善や見直しの検討・実施、他地区への展開

1. 実証運行期間中にフォローアップ調査を行い、運行目的の評価や導入の効果、事業採算性などを検証し、改善策や見直し等の検討・実施を行う。

Plan(計画)-Do(実行)-See(評価)サイクルの考え方で取り組む。

### 【評価・検証の主な項目】

- ・利用者数(地区別、時間帯別、年齢別、男女別等)
- ・高齢者や小・中学生などの移動制約者の利用
- ・車・送迎からの転換利用
- ・外出回数の変化
- ・路線バスの利用者数の変化( )
- ・問題点・改善要望、など

路線バスの利用促進(需要開発)の効果を検証するためには、現在の利用実態との比較・分析を行うこととなる。新交通システムは高齢者の利用が多いことが予想されるため、運行開始前後(各1ヶ月)のシルバーバス利用を含む路線バス利用実態の把握が必要となる。調査の期間は、12月中旬から1月上旬は学校が休みとなるため、避けることとする。

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の移行、他地区への展開方針や方策を検討する。

## 2 . 神戸地区の運行計画

### ( 1 ) 運行の方針

#### 運行のねらい

#### a . 路線バスのバス停(郷土資料館バス停)へアクセスし、交通の不便性を解消する

- 1 . 神戸地区内の集落は、神戸岩へ向かう上り坂の道沿いに集まっている。
- 2 . 郷土資料館バス停までの距離は、約600m ~ 1.7 k mである。

#### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「学校の下(郷土資料館バス停)からバスに乗る」「郷土資料館バス停には上屋とベンチがあり、座って待つことが出来る。神戸バス停の待合所はバス停から離れているので、待っていてもバスが通り過ぎることがある」、「神戸岩入口と郷土資料館バス停とでは路線バスの運賃が60~80円上がる」、「この距離(神戸バス停まで)だと(100円は)ちょっと高い」
- ・「家から(神戸岩入口バス停まで)20分くらいかかる。帰りは、荷物を持っているし、疲れているから30分くらいはかかる」「神戸は途中から坂を上がらなくてはいけない。それが大変だ」

#### b . 高齢者や小・中学生などの移動制約者の外出を支援し、送迎の負担を軽減する

- 1 . 神戸地区住民の主な外出先：やすらぎの里(通院、温泉)、五日市駅周辺(買物、通院、用事など)
- 2 . 高齢者や小・中学生の送迎は、主婦等の負担になっている。

#### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「自分で欲しいものがあるときはバスで出かける。多い時は週に2~3回、五日市のいなげやなどへ行く」「移動販売車が週に2~3回来るので、たいてい間に合う」
- ・「通院は、檜原診療所でほとんど済む」「月に1度、檜原診療所へバスに乗って行く」
- ・「やすらぎの里の温泉は、月に3回くらい必ず行く」「(やすらぎの里の温泉へは)月に1回の無料送迎サービスがあるので、利用して行く」
- ・「朝は子どもの送迎などで忙しい」「帰りはクラブ活動で遅くなるので、中学校まで迎えに行き、そのまま塾に行くこともある」
- ・「高校生は、バス代が高いため、途中(払沢の滝や役場)まで迎えに行っている」

#### c . マイカーからの転換に貢献する、移動制約者の足を確保するなどして、

交通安全性・防犯性の向上に貢献する

- 1 . 神戸岩入口バス停から集落入口までは、人家がなく暗いため防犯上危険である。
- 2 . 高齢ドライバー(特に女性)の交通安全の確保や、免許を手放した高齢者の足(交通)の確保が必要とされている。
- 3 . 雨の日や雪の日(道路が凍結する)、夕暮れ時などの運転は怖いと感じている人が多い。

#### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「(小・中学生の通学は)朝は集団で行くので心配はないが、問題は帰りである」「(バス停までは)途中に人家がないので、冬場の暗い時などは危ない」
- ・70歳以上でも運転している高齢者が多くいる。一方で、体の調子が悪くなって免許を手放したり、運転を止めている高齢者がいる。
- ・「雪が降ったとき、雨の日は車の運転が怖い」「夕暮れ時は急に見えなくなって怖い」

## 利用対象者

1. 高齢者や小・中学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
4. 神戸地区への訪問者や観光客

## (2) 起終点・運行ルート

### 起終点・運行ルートの設定方針

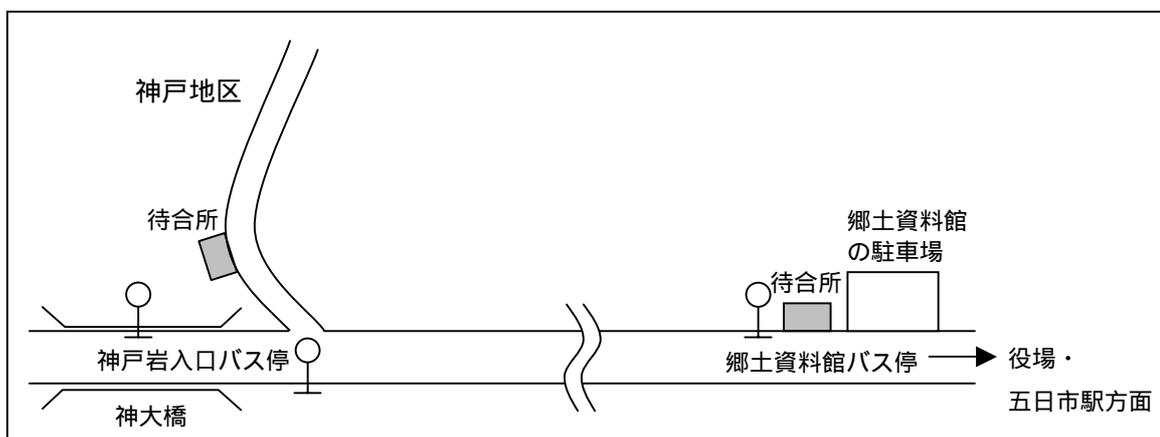
1. 運行のねらい、住民ニーズに基づいたルートとする。
2. 車両1台で、ある程度のサービス水準(路線バスとの接続、待ち時間を少なくする等)を確保できるルートとする。
3. 10人乗りのワゴン車が走行可能な道路をルートとする。

### 起終点・運行ルートの設定

1. 起終点：郷土資料館バス停と神戸園入口
  - ・郷土資料館バス停と神戸園入口を起終点とする。
  - ・郷土資料館バス停を起終点とするのは、神戸岩入口バス停には、車両の待機スペースがないこと、利用者が座って待てる上屋とベンチが近くにないこと、神戸地区より西側にある(目的地とは反対方向)こと、路線バスとの乗り継ぎ場所が道路反対側になる(若しくはUターンが必要となる)ことなどからである。
2. 運行区域・ルート
  - ・運行区域：神戸地区
  - ・運行ルート：[片道] 神戸園入口～神戸地区内～郷土資料館バス停
3. 運行距離・所要時間
  - ・運行距離(片道)：約1.7km
  - ・所要時間(片道)：約5分(表定速度20km/h)

表定速度は、停留所での乗降や交差点での待ち時間等を含めた平均速度である。

神戸岩入口及び郷土資料館バス停位置の模式図



### ( 3 ) 運行方法

#### 運行時間帯・ダイヤ

##### 1. 設定方針

1. 路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とする。
2. 通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯などの住民ニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法とする。

##### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「孫(小6、小2)は、7:42発のバスに乗っている」「帰りは15:19、16:14着のバスで帰ってくる」「中3の子どもは、部活が終わって間に合う時は18:11着のバスで帰ってくる」
- ・「小・中学生は、朝は集団登校なのでバス停まで歩くくらいの運動はさせないといけないう」「雨の日、雪の日には朝の通学でも利用させたい」
- ・買物・通院で利用するバスは、行きは9:04と10:07発、帰りは13:54と16:14着が多い。

##### 2. 運行時間帯

1. 始発：6時52分(神戸園入口発)
2. 終発：19時6分(郷土資料館バス停発)

##### 3. 定時運行する便の設定(固定便9本、予約便4本 計13本)

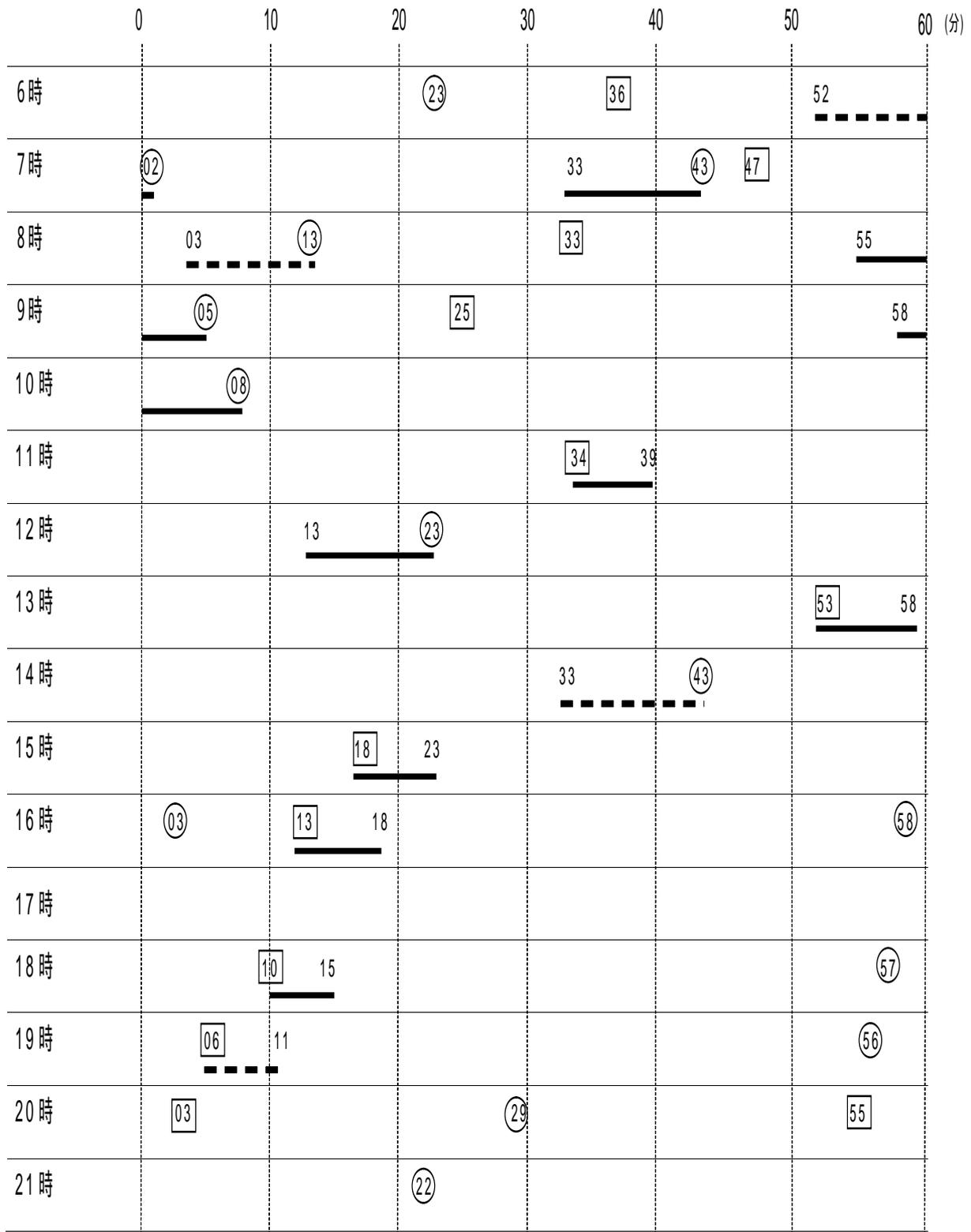
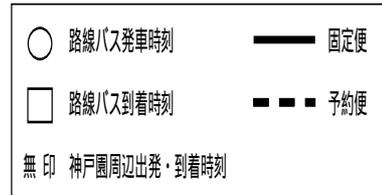
新交通システムのダイヤ			路線バスのダイヤ(一部)	
神戸園入口		郷土資料館バス停	五日市行	藤倉・小岩行
(6:52発)		(6:57着)	7:02 発	
7:33 発		7:38 着	7:43 発	
(8:03発)		(8:08着)	8:13 発	
8:55 発		9:00 着	9:05 発	
9:58 発		10:03 着	10:08 発	
11:39 着		11:34 発		11:34 着
12:13 発		12:18 着	12:23 発	
13:58 着		13:53 発		13:53 着
(14:33発)		(14:38着)	14:43 発	
15:23 着		15:18 発	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

##### 4. 予約方式(登録制)の採用

1. 予約便については行き・帰りともに電話で事前に予約することとする。
2. 予約の管理を簡便にするために、原則として登録制とする。あらかじめ名前や住所を運行事業者に登録しておく。但し、神戸地区以外の住民など、登録していない人の利用もできるようにする。
3. 外出先からの帰りに、路線バスに乗り遅れて予約の時間に間に合わない場合などの対応を検討しておく必要がある。
4. 登録方法は個人登録とし、申請後に登録カードを発行する。

[ 神戸地区 ] 新交通システムの運行ダイヤ



## 運行日

1. 平日のみの運行(春・夏・冬休み期間も同じ)とする。
2. 土・日・祝日、及び年末・年始(12月29日～1月3日)は運行しない。
3. 災害や降雪等により止むを得ず運休とする場合は、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する。

## 運賃

### 1. 運賃の種類

1. 運賃の種類は、普通旅客運賃と回数旅客運賃とする。
2. 普通旅客運賃は、大人も子どもも1回100円とする(未就学児は無料)。
3. 回数旅客運賃は、11枚綴り1,000円とする。

#### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「この距離(神戸バス停まで)だと、(100円は)ちょっと高い」「荷物が重い帰りなんかはいい」
- ・「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」
- ・「ワンコインよりは回数券の方がよい」「(小銭だと)わざわざ両替してもらわないといけなくて不便だ」

### 2. 運賃の適用方法

- ・大人運賃と小児運賃の区分は行わない。ただし、未就学児は無料とする。
- ・片道の普通旅客運賃は、利用者が片道1回乗車する場合に適用する。
- ・回数旅客運賃は、利用者が多回数乗車する場合に適用する。

### 3. 通学補助

- ・小・中学生の通学利用は村が全額補助する。

## 車両・停留所

### 1. 車両台数：1台(予備車1台)

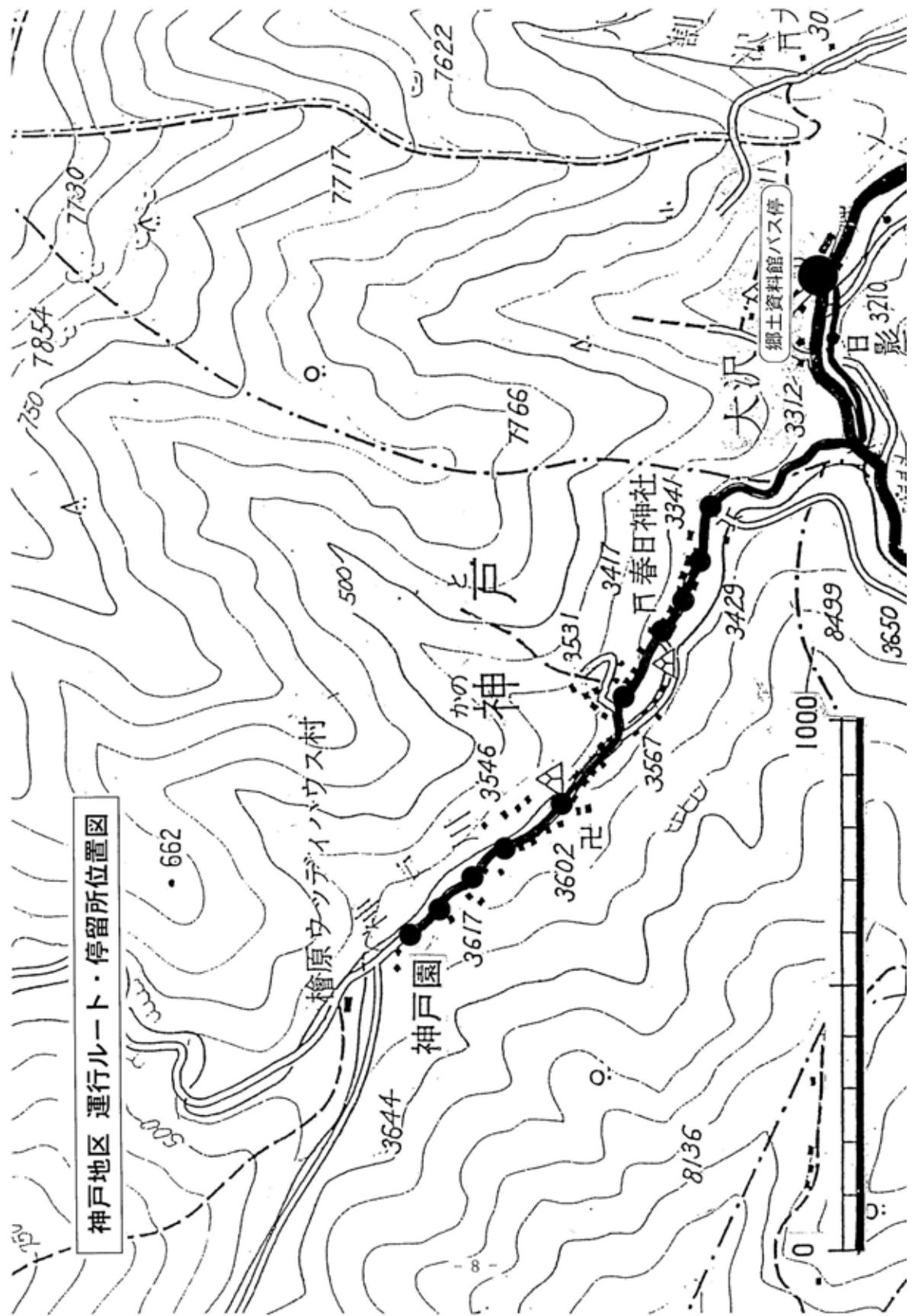
### 2. 停留所の設置方針

1. 集落内はできるだけ多くの停留所を設置する。
2. 停留所は簡易なものとする。
3. 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する。
4. 郷土資料館バス停は、既存のバス停を活用する。
5. 集落内は、停留所以外でも乗降できることとする(フリー乗降制)。
6. 神戸岩入口バス停から郷土資料館バス停の間(都道)は、乗降できないこととする。

#### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「利用したいけど、あんまり歩くのは嫌だ。停留所はなるべく近くにあった方がいい」「停留所は、大橋の手前にひとつ置いて欲しい。あとは春日神社の前とか」

運行ルート・停留所位置図



### 3 . 藤倉地区の運行計画

#### ( 1 ) 運行の方針

##### 運行のねらい

a . 路線バスのバス停(藤倉バス停)から集落や福祉モノレール発着場所へアクセスし、交通空白(不便)地域の解消を図る

- 1 . 藤倉地区内の集落は、藤倉バス停周辺から惣角沢沿い、都道沿い(旧藤倉小学校周辺)、白岩沢沿い(ヘリポート周辺)と、大きく3つに分かれる。
- 2 . バス停までの距離は、約600m ~ 4 kmである。
- 3 . 沢から離れた所に住んでいる住民は、山道を歩くか福祉モノレールを利用して道路まで降りている。福祉モノレールの発着場所は、惣角沢と旧藤倉小学校の近くにある。

##### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「バス停まで下りが50分、上りは途中で必ず休むのでだいたい1時間半かかる(ヘリポート周辺の高齢者)」「福祉モノレールに乗り(15分くらい)、また歩いてバス停まで来る。行きは20分、帰りは30分くらいかかる(惣角沢の高齢者)」
- ・「猿江地区にも高齢者が住んでいる(4人くらい)。バス停まで歩いて1時間かかる。現在、福祉モノレールが途中で切れているため使えない」「猿江地区は月夜見林道まで近い。林道は車は入れるが、砂利道で舗装は100%されていない」

b . 高齢者や小・中学生などの移動制約者の外出を支援し、送迎の負担を軽減する

- 1 . 藤倉地区住民の主な外出先：藤倉ドーム(出張診療、老人会、ゲートボール、カラオケ等)、やすらぎの里(通院、温泉)、五日市駅周辺(買物、通院、用事等)
- 2 . 買物は、移動販売車(八百屋、牛乳屋、米屋、着物など)や家族に頼んでいる人が多い。
- 3 . 送迎は、送迎する側もされる側も負担に感じている。

##### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「2週間に1回、藤倉ドームでの出張診療で薬をもらう」「藤倉ドームでゲートボールやカラオケをしたりするが、車がないので今まで出られなかった」
- ・「やすらぎの里の温泉は、月2回行く」「月に2回の無料の送迎がないときは人に頼む」
- ・「買物は、移動販売車が週に1回来るので、それで間に合う」「子どもが週に3~4回訪ねてくれるので、(買物は)ほとんどしてくれる」「あとは畑でとれる」
- ・「人に(送迎を)頼むとちょうどバス代くらいかかっちゃう」「(送迎のお礼をもらうのが)逆に申し訳なくて、お金を出す人には声をかけないようにしている」
- ・「高校生は、ほとんど毎日自分が五日市駅まで送迎している」「(中学生は)暗くなってしまくと街灯がないし、(車で)ほとんど迎えに行く」

c . 外出行動や地区内の交流を活発化し、コミュニティと経済の活性化を図る

- 1 . 藤倉地区には、自分の移動手段を持たない上に、人に送迎を頼むのを遠慮して、外出を控えがちな高齢者がいる。また、以前は、親族関係や友人など藤倉地区内の交流が多くあったが、高齢になったため出かける回数が減ってきている。

##### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「出かけたくても我慢して、3つも4つも用事をためこんでいる。出かけた日に時計を見

ながら駆け足で、銀行や郵便局、買物などあちこちまわるのはすごく大変だ」

- ・「親戚のお付き合いもご無沙汰してしまい、電話で済ましちゃうことも本当に多い」「ヘリポートの方に実家があるので、そちらに行きたい(惣角沢の高齢者)」

2. バス停から離れた集落ほど、人口が少ない、高齢化率が高い、単身世帯の高齢者が多い傾向にある。一部の集落では、「限界集落」に近い状況になっていると言える。

限界集落とは、65歳以上の高齢者が人口の半数を超え、冠婚葬祭などの社会的共同生活の維持が難しい状態にある集落をいう(大野晃/長野大学教授)。

## 利用対象者

1. 高齢者や小・中学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
4. 藤倉地区への訪問者

## (2) 起終点・運行ルート

### 起終点・運行ルートの設定方針

1. 運行のねらい、住民ニーズに基づいたルートとする。
2. 車両1台で、ある程度のサービス水準(路線バスとの接続、待ち時間を少なくする等)を確保できるルートとする。
3. 10人乗りのワゴン車が走行可能な道路をルートとする。

### 起終点・運行ルートの設定

1. 起終点：藤倉バス停
  - ・藤倉バス停を起終点とする。
2. 運行区域・ルート
  - ・運行区域：藤倉地区
  - ・運行ルート：[片道] 白岩沢沿い(ヘリポート周辺) ~ 旧藤倉小学校周辺 ~ 藤倉バス停 ~ 惣角沢沿い ~ 藤倉バス停

1. 地区内移動のための利用が想定されるため、実証運行期間中にその対応を検討する。
2. 猿江地区への対応は、実証運行期間中に検討する。

3. 運行距離・所要時間(表定速度20km/h)

総ルート(片道)：8.6 km、約26分

- ・藤倉バス停～惣角沢(片道)：1.7 km、約5分
- ・藤倉バス停～旧藤倉小学校(片道)：600 m、約2分
- ・藤倉バス停～ヘリポート(片道)：4 km、約12分

表定速度は、停留所での乗降や交差点での待ち時間等を含めた平均速度である。

### (3) 運行方法

#### 運行時間帯・ダイヤ

##### 1. 設定方針

1. 路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とする。
2. 通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯などの住民ニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法とする。

##### <住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「小・中学生は、朝は7:26発のバスで通学し、帰りは15:41、16:36、18:33着のどれかで帰ってくる」「高校生の通学は、路線バスでは行きも帰りも時間に間に合わない」
- ・「(買物・通院)五日市に行くときは、9:52発で行って11:05(五日市駅発)で帰ってくる」「9:52発のバスでやすらぎの里の温泉に行く。帰りは11:29(やすらぎの里発)のバス」「午後の用事には12:07発のバスを使う」

##### 2. 運行時間帯

1. 始発：6時55分(ヘリポート周辺発)
2. 終発：19時29分(藤倉バス停発)
3. 定時運行する便の設定(固定便7本、予約便1本 計8本)

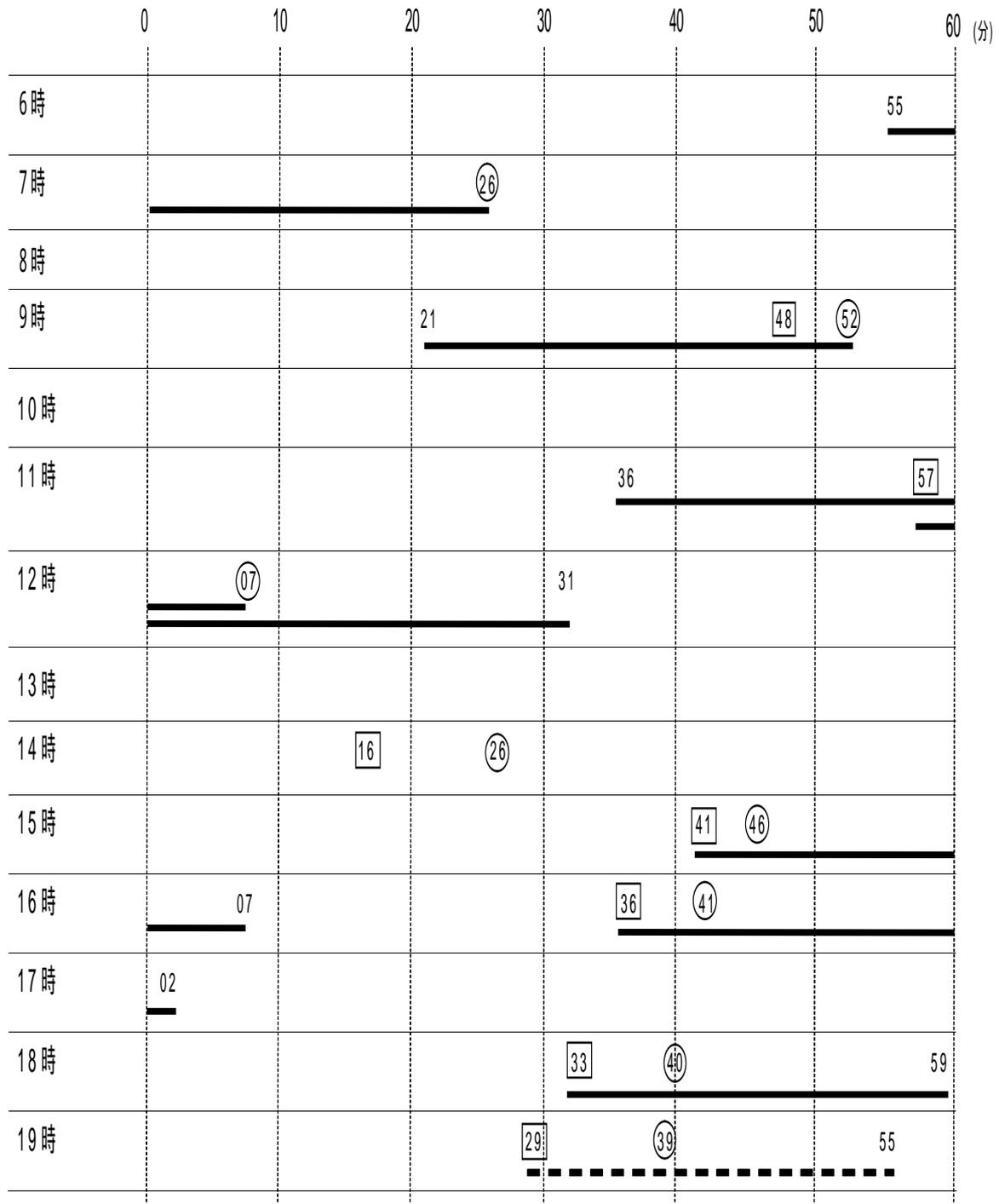
新交通システムのダイヤ								路線バスのダイヤ(一部)		
白岩沢 (ヘリポート)		旧藤倉 小学校		藤倉 バス停		惣角沢		藤倉 バス停	五日市行	藤倉行
6:55発		7:10		7:13		7:17		7:21着	7:26発	
9:21発		9:36		9:39		9:43		9:47着	9:52発	
11:36発		11:51		11:54		11:58		12:02着	12:07発	
12:31着		12:16		12:13		12:09		12:05発		11:57着
16:07着		15:52		15:49		15:45		15:41発		15:41着
17:02着	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

##### 4. 予約方式(登録制)の採用

1. 予約便については、行き・帰りともに電話で事前に予約することとする。
2. 予約の管理を簡便にするために、原則として登録制とする。あらかじめ名前や住所を運行事業者に登録しておく。但し、藤倉地区以外の住民など、登録していない人も利用できることとする。
3. 外出先からの帰りに、路線バスに乗り遅れて予約の時間に間に合わない場合などの対応を検討しておく必要がある。
4. 登録方法は個人登録とし、申請後に登録カードを発行する。

[ 藤倉地区 ] 新交通システムの運行ダイヤ



1. 往きのルート：白岩沢沿い(ヘリポート周辺) 旧藤倉小学校周辺 藤倉バス停 惣角沢沿い 藤倉バス停  
 2. 帰りのルート：藤倉バス停 惣角沢沿い 藤倉バス停 旧藤倉小学校周辺 白岩沢沿い(ヘリポート周辺)

○	路線バス発車時刻	—	固定便
□	路線バス到着時刻	- - -	予約便
無印	ヘリポート周辺出発・到着時刻		

## 運行日

1. 平日のみの運行(春・夏・冬休み期間も同じ)とする。
2. 土・日・祝日及び年末・年始(12月29日～1月3日)は運行しない。
3. 災害や降雪等により止むを得ず運休とする場合は、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する。

## 運賃

### 1. 運賃の種類

1. 運賃の種類は、普通旅客運賃と回数旅客運賃とする。
2. 普通旅客運賃は、大人も子どもも1回100円とする(未就学児は無料)。
3. 回数旅客運賃は、11枚綴り1,000円とする。

<住民グループインタビュー調査結果より>

- ・「100なら安いね」「惣角沢も白岩もみんな100円なのか(地区内移動に利用できる)」
- ・「回数券がいいんじゃないか」「たまに遊びに出かける人が回数券を買いに行くのが面倒になるのではないか(車内で回数券販売が可能)」

### 2. 運賃の適用方法

- ・大人運賃と小児運賃の区分は行わない。ただし、未就学児は無料とする。
- ・片道の普通旅客運賃は、利用者が片道1回乗車する場合に適用する。
- ・回数旅客運賃は、利用者が多回数乗車する場合に適用する。

### 3. 通学補助

- ・小・中学生の通学利用は村が全額補助する。

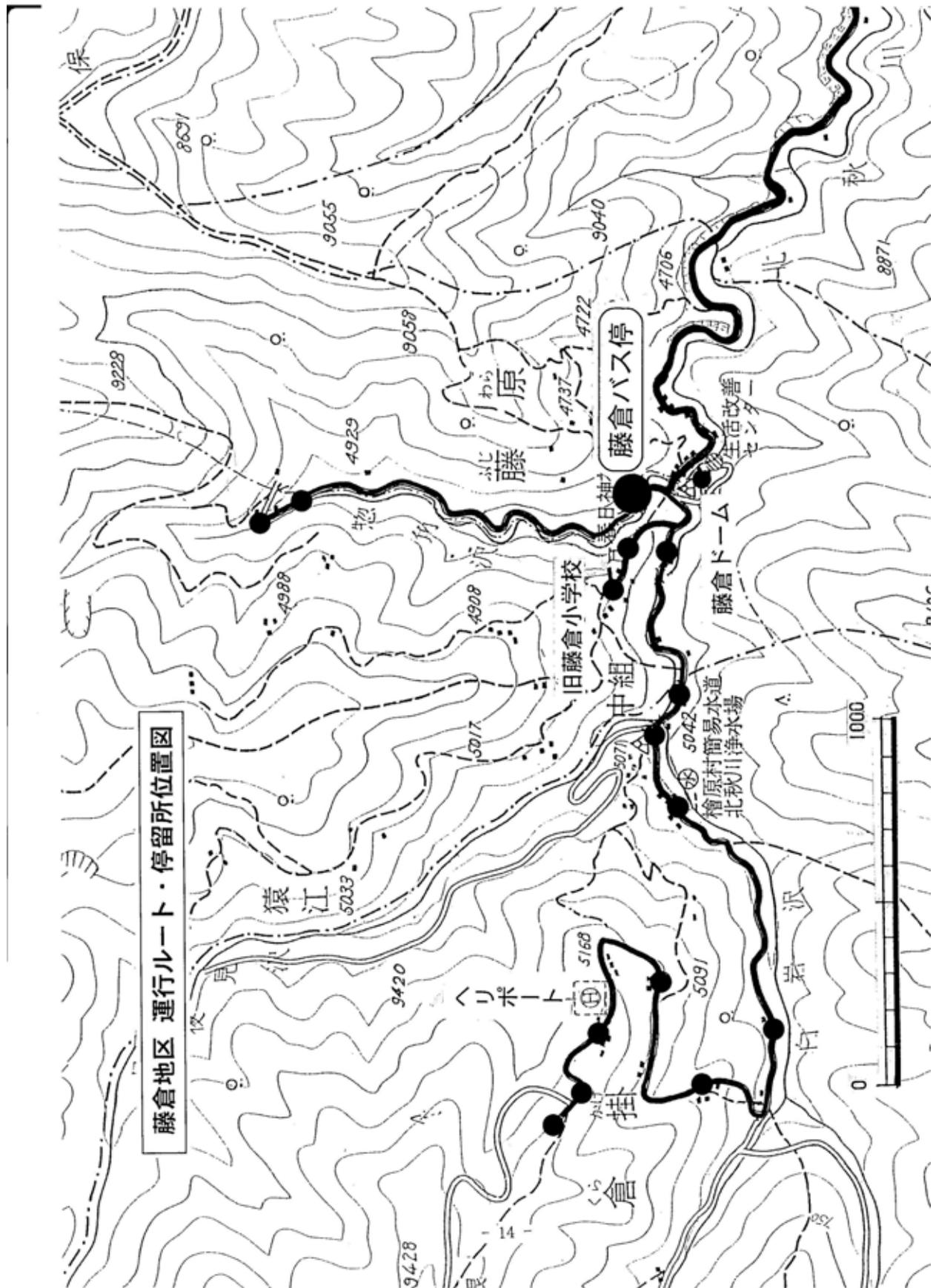
## 車両・停留所

1. 車両台数：1台(予備車1台)

### 2. 停留所の設置方針

1. 集落内はできるだけ多くの停留所を設置する。
2. 停留所は簡易なものとする。
3. 公共・公益施設などは、できるだけ出入り口に近い場所に設置する。
4. 福祉モノレールの発着場所にできるだけ近い場所に設置する。
5. 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する。
6. 藤倉バス停は、既存のバス停を活用する。
7. 集落内は、停留所以外でも乗降できることとする(フリー乗降制)。

運行ルート・停留所位置図



## 4 . 事業の方法等

### ( 1 ) 事業と運行の主体

#### 事業の主体

1. 事業主体は檜原村として、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. 事業主体は、公平性や公正性に配慮して交通事業者を選定する。

#### 運行の主体

1. 運行主体は交通事業者とし、運行・運営及び車両の管理等を行う。
2. 予備車両は、運行主体が準備する。

### ( 2 ) 運行事業者の選定

#### 選定の方法

- ・ 檜原村が庁内の「運行委託業者選定委員会」によって、公平かつ公正に選定する。

#### 選定の手順

1. 檜原村内に営業所を有する交通事業者(新4条乗合事業が可能な事業者)を対象事業者とする。
2. 対象事業者のうち、檜原村新交通システム実証運行計画の実施能力を有し、選定の基準を満たす事業者に対して、本事業の主旨と計画説明、運行条件などの説明を行う。
3. 事業者から事業提案書(村が指定した項目への回答、事業者独自の提案、運行経費等)を提出してもらい、選定委員会で検討して運行事業者を決定する。

#### 選定の基準(主要項目)

1. 運行計画の事業化が可能なこと。
2. 実証運行事業として、安全かつ安定したサービスを確実に運行できること。
3. 運行開始に向けて容易に運行施設等の準備ができること。
4. 交通サービスにとって重要なドライバーの教育・研修や固定化を行えること。
5. 導入地区において、より効率的な運行で檜原村の経費負担の軽減に貢献できること。
6. 利用者の増大を図るなど需要(利用者)を開発(創造)する収入増加策を実施できること。

#### 運行事業者の選定

- ・ 上記の選定方法・手順・基準を踏まえ、下記の村内事業者を運行事業者に決定した。  
神戸地区：大谷商事(有)  
藤倉地区：(有)横川交通

### (3) 車両・停留所

#### 車両の選定・デザイン

##### 1. 選定の基準

###### 1. 小型のワンボックス車両であること

- ・バス停から集落までの道路は幅員が狭いため、10人乗り(ドライバー1人、乗客9人)のワンボックス車両とする。

###### 2. 四輪駆動の車両であること

- ・急峻な坂が多く、冬期には道路が凍結することから、四輪駆動の車両とする。
- ・タイヤはスタッドレスタイヤの装着を検討する。

###### 3. 高齢者や子どもが乗降しやすい車両であること

- ・高いステップは大きな障害となるため、電動補助ステップをつけることとする。
- ・ドアはパワースライドドアとする。

##### 2. 導入車種            トヨタ ハイエース ワゴン グランドキャビン (スパーロング・ハイルーフ) (2.7L ガソリン / 4WD / 10人乗)

排ガス規制の法改正に対応するために現在モデルチェンジ中であり、販売開始は10月～11月ごろになる予定である。

##### 3. 神戸地区・藤倉地区にそれぞれ合った車両デザインとする

1. 遠くから見てすぐわかり、近づくと乗ってみたいくなるデザイン
2. 地域のオーダーメイドで、住民の誇りとなり愛されるデザイン
3. リッチ感のある車内デザイン

#### 停留所の機能・デザイン

##### 1. 機能

###### 1. 起終点のバス停には、上屋やベンチの設置など、快適に待てる環境を整備する。

###### 2. 集落内の停留所は、製作・設置費用をできるだけ軽減すること、集落内は道路幅員が狭いため場所をとる停留所は置けないことなどから、簡易型の停留所を検討する。

都内の乗合タクシーには、起終点などの主要な停留所以外では、停留所名やダイヤが書かれたポスター形式のものを壁や電信柱に貼って停留所としている所がある。

###### 3. 誰もが利用しやすい・わかりやすい行先や時刻表を表示する。

起終点バス停及び武蔵五日市駅のバス停に、運行ルートや路線バスに接続する時間などを表示する等、来訪者や初めて利用する人に対しての情報提供を検討する。

##### 2. デザインの方針

###### 1. 利用者にすぐわかるように、車両と一体感のあるデザインにする。

###### 2. 覚えやすい、子どもや来訪者に伝えやすい停留所名とする(番号+名称等)。

###### 3. 時刻表の表示は文字を大きくする、目線の高さにする、見やすい色にする、夜間も目立つような工夫をする。

## ( 4 ) 事業の推進プロセス

事業化の推進 ----- 平成19年10月～平成20年1月

住民ニーズに根ざした運行ルート・システムの実現、停留所の設置、走行路の交通安全性の確保などについて、交通管理者、道路管理者、沿線住民や自治会の協力を得て具体化を図る。許認可等については、運行関係者の協力を得て行う。

- ・ 運行事業者との契約、事業許可申請等
- ・ 走行路の安全確保等の整備（ガードレール・ポストコーン、すれ違い場所等）
- ・ 緊急時(災害、路面凍結、事件・事故等)の連絡体制の整備
- ・ 乗り切れない場合(積み残し)の対応の検討
- ・ 路線バスとの連携（起終点バス停における乗降者数の把握等）
- ・ 事業採算の検討
- ・ 愛称、車両・停留所デザインの決定
- ・ 車両の確保、停留所の設置
- ・ 住民説明会の開催、PR、地域支援のお願い、登録証の発行など

実証運行の開始 ----- 平成20年

- ・ 車両納入及び習熟運転
- ・ 運行開始式典及び試乗

評価、改善・充実方策の検討・実施 ----- 平成20年度以降

- ・ フォローアップ調査の実施（運行開始3ヶ月程度経過後）
- ・ 運行システムの評価・検証、改善・充実策の検討
- ・ 本格運行移行の判断
- ・ 他地区への展開方針の検討