

西多摩地域における地域間幹線系統の 変更案について

1. 補助対象5系統の変更案

1-1. 補助対象5系統の変更案の概要

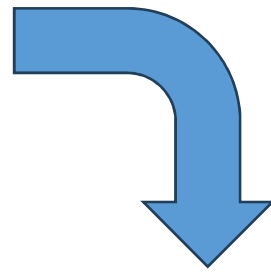
地域	系 統	起点	経由地	終点	日運行回数 (平日)		日運行回数 (休日)		概 要
					現状	変更案	現状	変更案	
奥多摩	奥09 鴨沢線	奥多摩駅	深山橋	鴨沢西	5	7	5	7	小菅線の平日は廃止、 休日は減回。 減回分は鴨沢線・丹波 線へ一部振り替え。 小菅線は国庫補助の対 象外となる予定。
	奥10 丹波線	奥多摩駅	深山橋	丹波山村 役場	3	4	6	5	
	奥12 小菅線 【補助対象路線廃止】	奥多摩駅	深山橋	小菅の湯	3	0	6	2	
あきる野・檜原	五10 数馬線 (五里・五滝10含む)	武蔵五日 市駅	本宿役 場前	数馬	12	11	10	10	
	五18 藤倉線 (五里18含む)	武蔵五日 市駅	本宿役 場前	藤倉	12	8	10	5	藤倉線の小岩停留所で 折り返す小岩線を新規 追加し、藤倉線から一 部振り替え。 小岩線は、新規の国庫 補助対象路線として検 討。
	五12 小岩線 (五里12含む) 【補助対象路線新設】	武蔵五日 市駅	本宿役 場前	小岩	0	5	0	5	

注) 日運行回数は1回 = 1往復

1. 補助対象5系統の変更案

1-2. 奥多摩地域の変更案

現状



変更後



小菅線減回分を
鴨沢線・丹波線へ
一部振り替え



小菅線 平日：廃止
休日：減回

1. 補助対象5系統の変更案

1-2. あきる野・檜原地域の変更案

現状



変更後



藤倉線を減回

小岩線を新規追加し
藤倉線減回分を
一部振り替え

※やまびこ(藤倉線)は今後運行見直し予定

2. 小菅線の変更案について（小菅線の一部廃止）

2-1. 小菅線一部廃止の背景

- 小菅線は、コロナ禍以前より利用状況の低迷が顕著で、輸送量は長らく補助要件の15人程度で推移、また、平均乗車密度は常に5人を下回り「みなしカット」の対象となっていた。
- 一方、これまでに以下の取組を実施してきたが、収支改善の兆しは見られなかった。
 - 平成26年：「小菅の湯」への延伸、利用の多い「留浦」停留所への経路便新設
 - 平成29年：村内イベントに合わせたシャトルバスの運行開始
 - 令和元年：平日便の減回と休日便の増回、「留浦」停留所への経路便増回
- コロナ禍となった令和2年度、令和3年度は輸送量が15人を下回る事となった。
- 現在は国の特例措置により補助を受けながら運行を継続しているが、令和6年9月末の運行分で特例が終了となる見込み（国担当から提示）。

2-2. 今後の小菅線のあり方について（令和6年10月1日から変更予定）

- 路線廃止も検討したが、沿線住民感情への配慮と、観光利用者の移動手段確保のため、路線は存続の上一部運行便数を残し、今後は以下の通り変更
 - ・平日は廃止
 - ・休日は減回その上で、平日・休日ともに丹波線、鴨沢線へ一部振り替えを実施
- なお、以上により、**国庫補助制度の要件から除外**され、奥多摩町・小菅村による市町村単独補助系統に移行する。

2-3. 廃止後の小菅村からのアクセス対応策

- 現在も小菅村営バスが村内から奥多摩町内の「大津久」停留所まで接続しており、これを代替交通手段とする。そのため「大津久」までは最低限の運行便数を確保する。

3. 藤倉線の変更案（藤倉線見直し）と小岩線の新設について

3-1. 藤倉線変更の背景

- 藤倉線は、コロナ禍以前より利用状況の低迷が顕著で、平均乗車密度は常に5人を下回り、常に「みなしカット」の対象となっている。
- 一方、沿線地域では令和3年に観光施設が相次いで新設され、一定程度の需要を見た。
 - ・「檜原森のおもちゃ美術館」の開設（小沢停留所付近）
 - ・「ひのはらファクトリー」の開設（夏地停留所付近）
- また、これまでに以下の取組を実施してきたが、収支改善にはつながらなかった。
 - ・沿線施設とコラボした「路線バスの旅きっぷ檜原村2 DAYS」の発売
 - ・西東京バスと檜原村のキャラクターをコラボしたラッピングバスの運行
 - ・休日運行回数の増回
- さらに、終点付近の藤倉地区では人口減少が著しく、当地区を運行する檜原村のデマンドバス「やまびこ」藤倉線の廃止も決定となった。

3-2. 今後の藤倉線のあり方について（令和6年10月1日から変更予定）

- 以上から、需要動向を踏まえて 今後は以下の通り変更する
 - ・藤倉線の平日・休日を減回
沿線住民の通学・買い物利用に支障をきたさないよう、一部振り替えを実施
 - ・途中停留所「**小岩**」で**折り返す系統を新設**（小岩線；武蔵五日市駅～小岩）
 - ・小岩線は、**新規の国庫補助対象路線への繰り入れ**を検討
（みなし運行系統「武蔵五日市駅～やすらぎの里～小岩」を含む）

4. その他の系統の変更案について（早朝・夜間便の変更）

4-1. その他の系統の現状について

- 奥多摩エリア及びあきる野・檜原エリア双方において、始発・終発便は市町村の単独補助系統にて運行を実施。
 - ・奥多摩エリア : 奥多摩駅～留浦線（奥多摩町）
 - ・あきる野・檜原エリア : 武蔵五日市駅～払沢の滝入口線（檜原村）
- しかしながら、ポストコロナによる新しい生活様式の定着等により、両エリアともに、早朝・夜間帯の利用が顕著に減少している。
- 特に、夜間帯の利用低迷は顕著で、日中の利用動向から推察する、この傾向が定着するものとみられる。

4-2. その他の系統の今後のあり方について

- 小菅線、藤倉線の見直しにあわせ、単独補助系統についても需要に見合った見直しを実施し、終発の繰り上げ、始発の繰り下げを実施する。

5. 法定計画の修正箇所について

5-1. 法定計画の主な修正箇所について

		奥多摩 (小菅線補助対象外)	あきる野・檜原 (小岩線新設・新規補助対象)
地域公共交通の位置づけと役割分担		R6年9月末、国庫補助対象外系統予定の旨を記載	R6年10月から国庫補助対象系統新設の旨を記載
数値指標と目標値	利用者数	減便・振替路線は、現在の利用状況から推計し、 <u>現状維持を目標利用人数</u> とすることで再整理 変更のない路線のみ、1%増の目標利用人数として再整理 【第3回協議会時点】 143,000人/年 【今回】 142,000人/年	減便・振替路線は、現在の利用状況から推計し、 <u>現状維持を目標利用人数</u> とすることで再整理 変更のない路線のみ、1%増の目標利用人数として再整理 【第3回協議会時点】 296,000人/年 【今回】 294,000人/年
	公共交通に係る自治体の財政負担額	小菅線平日便廃止に伴うエリア内系統の便数見直しにより、 <u>奥多摩町負担額の目標値</u> を再整理 【第3回協議会時点】 39,000千円/年 【今回】 38,000千円/年	小岩線新設・藤倉線便数減に伴うエリア内系統の便数見直しにより、 <u>あきる野市・檜原村の負担額の目標値</u> を再整理 【第3回協議会時点】 30,000千円/年 【今回】 24,000千円/年
	エリア内地域公共交通の収支率	小菅線平日便廃止に伴うエリア内系統の便数見直しにより、収支・補助の試算を再整理 【第3回協議会時点】 51.3% 【今回】 53.2%	小岩線新設・藤倉線便数減に伴うエリア内系統の便数見直しにより、収支・補助の試算を再整理 【第3回協議会時点】 52.7% 【今回】 55.6%
補助系統に係る事業及び実施主体の概要		小菅線を国庫補助対象外系統として修正	小岩線を国庫補助対象系統として追加

(参考資料)

参考1. 運行回数の変更案【奥多摩地域】

- ・小菅線の平日を廃止。休日は減回し丹波線、鴨沢線へ一部振り替え
- ・他系統についても、需要動向に応じて見直し

(1) 令和5年春季(3月25日)ダイヤ改正時点(現在)

		丹波線	小菅線	鴨沢線	奥多摩湖線	峰谷線	留浦線	合計
日当	平日	3.0	3.0	5.0	2.0	3.0	3.0	19.0
	土休日	6.0	6.0	5.0	1.0	3.0	2.0	23.0
年間	平日	729.0	729.0	1,215.0	486.0	729.0	729.0	4,617.0
	土休日	732.0	732.0	610.0	122.0	366.0	244.0	2,806.0
	年間計	1,461.0	1,461.0	1,825.0	608.0	1,095.0	973.0	7,423.0
	日平均	4.0	4.0	5.0	1.6	3.0	2.6	20.2

(2) 変更案

		丹波線	小菅線	鴨沢線	奥多摩湖線	峰谷線	留浦線	合計
日当	平日	4.0	0.0	7.0	3.0	3.0	2.0	19.0
	土休日	5.0	2.0	7.0	1.0	3.0	2.0	20.0
年間	平日	972.0	0.0	1,701.0	729.0	729.0	486.0	4,617.0
	土休日	610.0	244.0	854.0	122.0	366.0	244.0	2,440.0
	年間計	1,582.0	244.0	2,555.0	851.0	1,095.0	730.0	7,057.0
	日平均	4.3	0.6	7.0	2.3	3.0	2.0	19.2

(3) 差異

		丹波線	小菅線	鴨沢線	奥多摩湖線	峰谷線	留浦線	合計
日当	平日	1.0	-3.0	2.0	1.0	0.0	-1.0	0.0
	土休日	-1.0	-4.0	2.0	0.0	0.0	0.0	-3.0
年間	平日	243.0	-729.0	486.0	243.0	0.0	-243.0	0.0
	土休日	-122.0	-488.0	244.0	0.0	0.0	0.0	-366.0
	年間計	121.0	-1,217.0	730.0	243.0	0.0	-243.0	-366.0
	日平均	0.3	-3.4	2.0	0.7	0.0	-0.6	-1.0

(参考資料)

参考2. 運行回数の変更案【あきる野・檜原地域】

- ・ 藤倉線を減回し、「小岩」で折り返す系統を新設
- ・ 他系統についても、需要動向に応じて見直し

(1) 令和5年春季(3月25日)ダイヤ改正時点(現在)

		数馬線	藤倉線	小岩線	払沢線	合計
日当	平日	12.0	12.0	0.0	3.0	27.0
	土休日	10.0	10.0	0.0	3.0	23.0
年間	平日	2,916.0	2,916.0	0.0	729.0	6,561.0
	土休日	1,220.0	1,220.0	0.0	366.0	2,806.0
	年間計	4,136.0	4,136.0	0.0	1,095.0	9,367.0
	日平均	11.3	11.3	0.0	3.0	25.6

(2) 変更案

		数馬線	藤倉線	小岩線	払沢線	合計
日当	平日	11.0	8.0	5.0	0.0	24.0
	土休日	10.0	5.0	5.0	1.0	21.0
年間	平日	2,673.0	1,944.0	1,215.0	0.0	5,832.0
	土休日	1,220.0	610.0	610.0	122.0	2,562.0
	年間計	3,893.0	2,554.0	1,825.0	122.0	8,394.0
	日平均	10.6	6.9	5.0	0.3	22.8

(3) 差異

		数馬線	藤倉線	小岩線	払沢線	合計
日当	平日	-1.0	-4.0	5.0	-3.0	-3.0
	土休日	0.0	-5.0	5.0	-2.0	-2.0
年間	平日	-243.0	-972.0	1,215.0	-729.0	-729.0
	土休日	0.0	-610.0	610.0	-244.0	-244.0
	年間計	-243.0	-1,582.0	1,825.0	-973.0	-973.0
	日平均	-0.7	-4.4	5.0	-2.7	-2.8

参考3. 輸送量・平均乗車密度の実績及び変更案の見込み

- ・変更案は、年間運行日数を、平日243日・土休日122日と想定して試算。（臨時増発回数を除く）
- ・日平均運行回数×平均乗車密度（＝輸送量）が15.0を下回ると国庫補助対象系統から除外となる。
- ・平均乗車密度が5.0を下回ると「みなしカット」（補助額控除）対象となる。

2. 輸送量・平均乗車密度

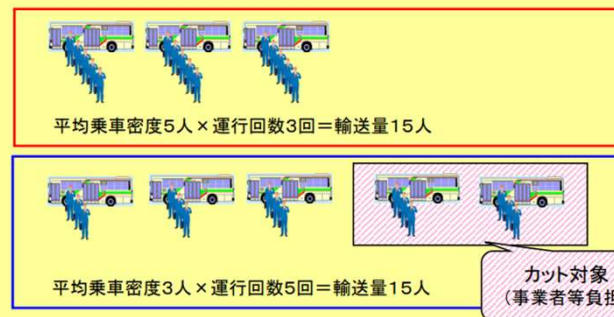
	丹波線	小菅線	鴨沢線	数馬線	藤倉線	小岩線	
輸送量	2022年度実績	19.6	16.7	31.1	69.3	54.7	—
	変更案	17.6	3.7	45.3	69.6	44.6	20.0
	差異	-2.0	-13.0	14.2	0.3	-10.1	—
乗車密度	2022年度実績	4.9	4.3	5.1	4.9	4.3	—
	変更案	4.1	5.3	5.6	5.8	5.8	4.0
	差異	-0.8	1.0	0.5	0.9	1.5	—

【平均乗車密度】

バスに乗っている乗客数の全線での平均
 輸送人キロ（人・km）÷ 実車走行キロ（km）

④<みなし運行回数によるカット>

要件である最低輸送量15人を満たしているも、平均乗車密度が低いにもかかわらず運行回数を多く設定すると輸送量上がる（輸送量＝平均乗車密度×運行回数）ことになり、幹線の要件としての輸送量最低15人を満たしているとは言い難いことから、そもそも平均乗車密度が5人に満たない系統については、輸送量を5人で除した値を「みなし運行回数」としてカットするもの。



$$\frac{\text{輸送量15人}}{5回} = 3回 = 60\% \text{補助}$$

資料) 国土交通省 地域交通課