資料２

イーグルバス日高・飯能路線の代替手段検討について

第４回日高市地域公共交通協議会

2024年8月30日 @日高市役所

ふれあい清流文化都市

埼玉県 日高市

HIDAKA CITY OFFICIAL WEB SITE



1. これまでの経緯

日高・飯能路線の撤退について

- 日高・飯能路線を運行しているイーグルバス（株）が、令和7年4月1日以降の同路線からの撤退
- イーグルバス（株）、関東運輸局埼玉運輸支局、飯能市等と対応策の協議を実施

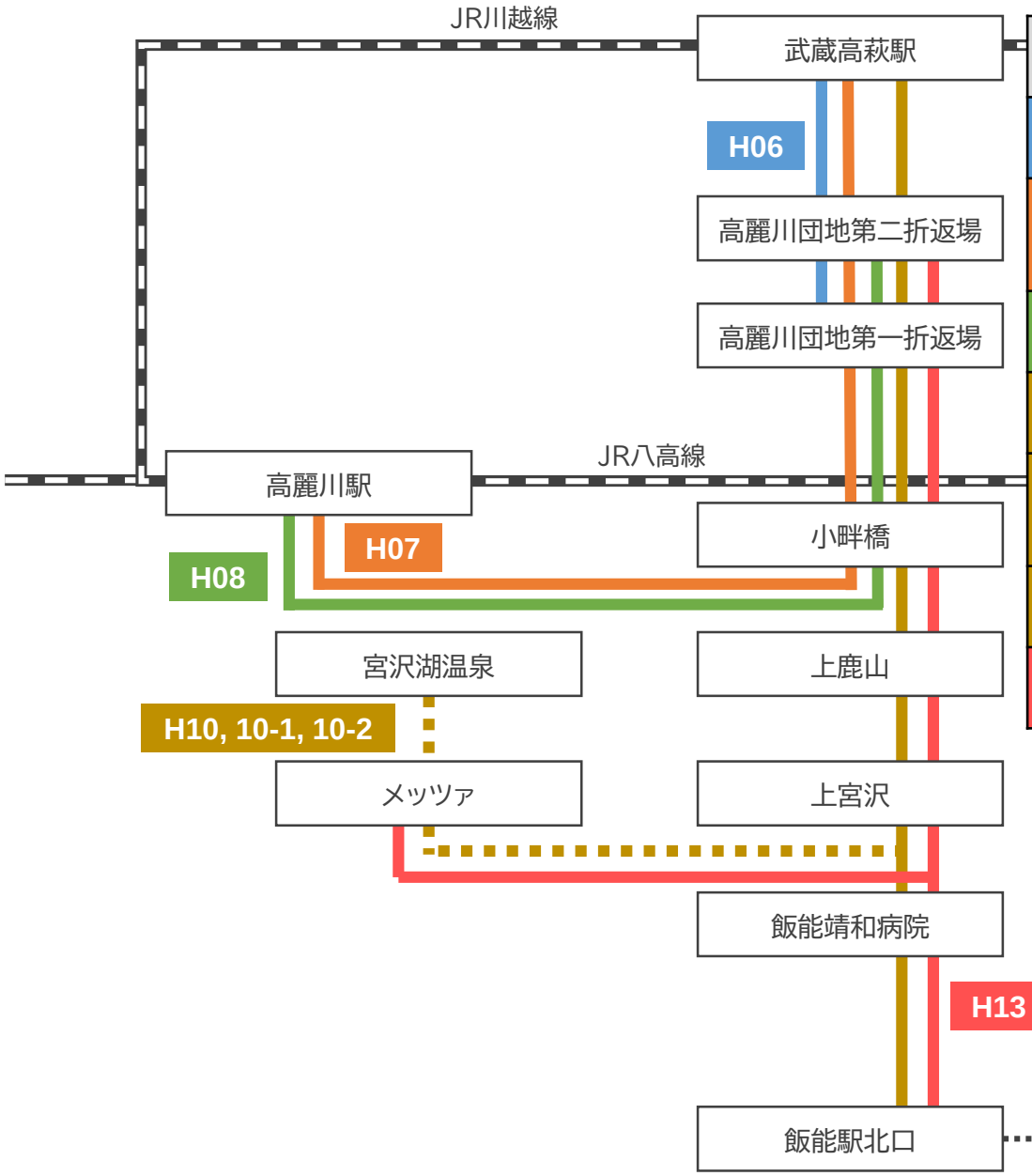
日高・飯能路線からの撤退の理由

- 日高・飯能路線は、平成18年4月より前路線バス事業者の不採算廃止予定の路線の運行継続を担い運行を実施してきた
- コロナ禍以前より利用者数の減少が続いており、現在年間約4000万円の赤字を抱えている
- 上記の赤字額は全てイーグルバス（株）が負担している状況にあり、経営に係る負担が非常に大きい
- 上記に加え、慢性的な運転手不足も抱え、会社経営上これ以上の路線維持確保が困難

1. これまでの経緯

月	経緯
4月	**イーグルバス（株）⇒日高市** • 日高・飯能路線バスの全面廃止を決定したことの報告 **日高市⇔関東運輸局埼玉運輸支局、飯能市** • 対策案の協議　※以降、継続的に実施
5月	**日高市⇒イーグルバス（株）** • 全面廃止の決定について再考の要望 **イーグルバス（株）⇒日高市** • 条件付きでH13系統の運行継続の回答 条件①送迎事業と同等の利潤を加えた赤字運行補填 ②乗務員の配置可能人数に即した運行回数 ③電気バスの無償貸与 **日高市⇒イーグルバス（株）** • 条件付き運行継続の詳細確認及び武蔵高萩駅までの延伸を要望
6月	**イーグルバス（株）⇒日高市** • 条件付き運行継続の詳細及び武蔵高萩駅までの延伸困難の回答
7月	**日高市⇒イーグルバス（株）** • 日高・飯能路線バスの運行継続に対する回答及び武蔵高萩駅までの延伸を要望
8月	**日高市⇒イーグルバス（株）** • 日高・飯能路線バスの一部運行継続に係る条件の再確認 **イーグルバス（株）⇒日高市** • 条件の見直し不可の回答 **日高市⇒イーグルバス（株）** • 条件承諾は困難の回答

2. 日高・飯能路線について



▲現行の路線図（R6.7時点）

系統番号	起終点・主な経由地	運行回数	利用者数
H06	武蔵高萩駅～高麗川団地第一折返場	5.5往復	3.3人/便
H07	武蔵高萩駅～高麗川団地第一折返場～高麗川駅	5.5往復	6.4人/便
H08	高麗川団地第二折返場～高麗川駅	5.5往復	2.6人/便
H10	武蔵高萩駅～メッツァ～飯能駅北口	6往復	14.0人/便
H10-1	武蔵高萩駅～宮沢湖温泉・メッツァ～飯能駅北口	13往復	27.2人/便
H10-2	武蔵高萩駅～飯能駅北口	2.5往復	19.2人/便
H13	高麗川団地第二折返場～メッツァ～飯能駅北口	3往復	19.0人/便

※運行回数はR6.7時点
※利用者数はR5.11調査結果より

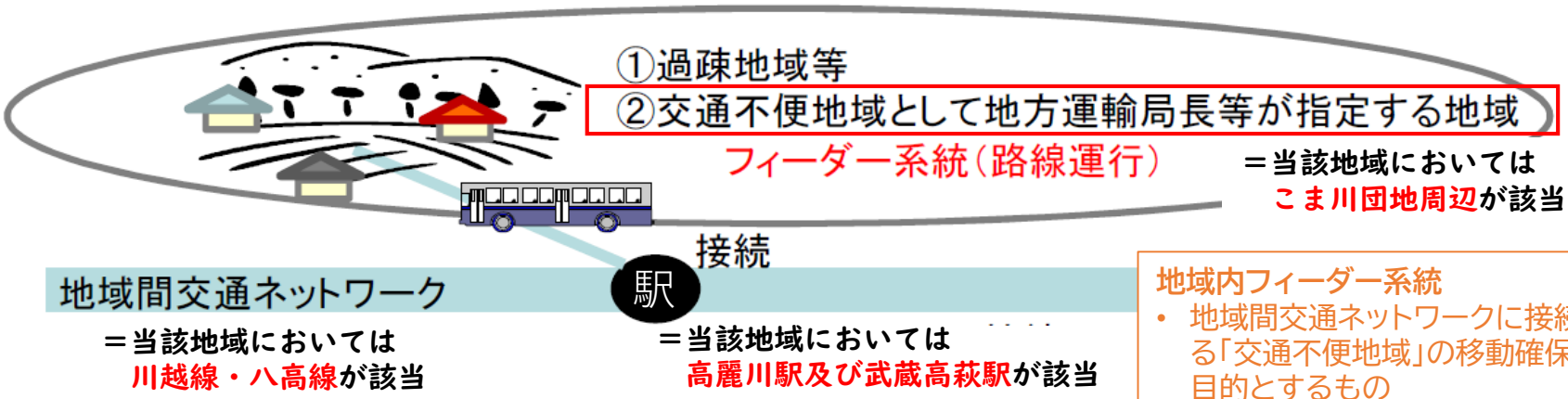
3. 廃止代替手段の検討

日高・飯能路線の事業継続に向けた方向性

- 日高・飯能路線は利用者が少なく、これまで通りの路線バスによる事業の継続は難しい状況
- 一方で、同路線は市民の日常生活の足として重要な路線であり、特に市内でも居住人口の多いこま川団地を抱える同路線沿線地域において、市内鉄道駅を結節点とした、飯能・川越方面への移動手段は、今後も確保する必要性が高い
- 以上を踏まえ、こま川団地・武蔵高萩駅・高麗川駅等への移動手段については、日高市が主体となり維持確保に向けた検討を図り、既存公共交通や新たなモビリティとの連携の中で市民の移動手段の確保を図ることとする

3. 廃止代替手段の検討

- 日高・飯能路線については、今後、国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業：地域内フィーダー系統補助）の活用を視野に入れつつ、市の公的負担を投入し、公共サービスとして維持・確保を図ることとします。
- 国庫補助を活用する場合、地域公共交通計画内で活用する旨の記載が必要となります。



地域内フィーダー系統
- 地域間交通ネットワークに接続する「交通不便地域」の移動確保を目的とするもの
- 国庫補助により収支差（赤字額）の1/2以内を支援

地域間交通ネットワーク…複数の市町村をまたがる黒字の幹線バスや鉄軌道のこと
交通不便地域…半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅等が存しない地域のこと
※申請段階で廃止が決定している停留所等や、運行本数が著しく少ない停留所等はカウントされない
※距離以外の地理的要因（河川による分断や急こう配など）についても個別に考慮される

▲日高市において導入を想定している地域内フィーダー系統のイメージ

（出典）国土交通省資料を基に加筆

3. 廃止代替手段の検討

	維持・確保方針（案）
確保維持の方向性	交通不便地域を通り、地域間交通ネットワークと接続する地域内フィーダー系統として日高市において維持確保を図る
運行主体	日高市
運行事業者	タクシー事業者等を想定
道路運送法上の位置づけ	21条許可による実証実験を経て4条許可に移行
運用車両	ワゴンタクシー車両（ハイエース等）を想定
車両選定の考え方	• 便あたりの輸送人員は5名前後であり、ワゴンタクシー等による代替が可能と考えられる • 小型タクシーでの乗合輸送は利用者の抵抗が大きい可能性がある • 乗車定員を超える場合は追加便の配車を想定
想定される事業経費	＜運行費＞ • 人件費 • 燃料油脂費 • 車両修繕費 • 車両償却費 • 自動車税・自動車重量税 • 保険料（自賠責＋任意保険） • 諸経費、一般管理費　等 ※発生する費目は委託先（バス事業者・タクシー事業者）に寄らず同様。単価並びに経費構成は委託先によって異なる可能性がある。

※車両本体及び付属品については別途費用が必要となる

3. 廃止代替手段の検討

▼事業スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度
代替交通（R7年度は実証実験扱いとする）	事業計画の作成 → 12月 事業計画の完成 1月 認可申請 → 標準処理期間 2か月 3月 認可完了	実証実験開始 → 運行事業者による許可取得・本格運行に向けた事業計画の策定等を実施	本格運行開始 → 6月 R9 認定申請 10月 R9 補助開始
地域公共交通計画	7月 計画作成 → 12月 素案完成 1月 パブコメ → 3月 成案化	計画期間開始 →	→

※道路運送法上の標準処理期間は3ヶ月であるが、地域公共交通協議会で協議が整うことにより2か月に短縮可能

4. 本日の議題／今後の検討項目

- 以下については本日の協議会において協議を行う
  - 廃止代替の方向性について提案の内容で進めてよいか

- 以下については次回協議会（10/22予定）までに検討を進める
  - 道路運送法上の位置づけ（4条許可・21条許可）並びに活用する補助事業等
  - 運行ルート・停留所配置の検討
  - 運行回数、時間の検討
  - 乗車運賃の検討
  - 運用車両並びに台数
  - 運行事業者の選定方法・条件等
  - 事業開始に向けたロードマップ
  - 事業に係る周知・広報の方法

- 次回協議会（10/22予定）以降の予定については以下の通り想定する
  - 10/22　運行内容に関する報告・協議を実施（運行計画素案が確定）
  - 11月頃　運賃に関する住民等の意見収集（市HPでの公開を想定）⇒意見反映
  - 12/13　法定協議会・運賃協議部会を開催し、運行計画成案化
  - 1月上旬　道路運送法の手続き開始（標準処理期間2か月）