

イーグルバス日高・飯能路線の 代替手段検討について

第5回日高市地域公共交通協議会
2024年10月22日 @日高市役所



1. 前回協議会のふり返り

- 日高・飯能路線を運行しているイーグルバス（株）より、令和7年4月1日以降の同路線からの撤退申出があり、日高市としては同社が提示する運行継続に係る条件承諾が難しいと判断
- 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、市内主要施設、鉄道駅、飯能・川越方面への公共交通による移動手段は何らかの形で今後も確保する必要性が高い
- 以上を踏まえ、こま川団地から武蔵高萩駅及び高麗川駅については、日高市が主体となり、「乗合タクシー事業」による維持確保に向けた検討を図り、鉄道や路線バス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
- 令和7年度は実証実験として検証を行い、令和8年度以降の本格運行を目指して知見を得ることとする

2. 維持・確保方針

	維持・確保方針（案）
維持確保の方向性	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	高麗川交通、日高ハイヤーの2社を予定
道路運送法上の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年度は道路運送法第21条による実証実験として運用 令和8年度以降は道路運送法第4条による本格運行に移行 ※乗合タクシーでの運用で需要を捌くことが可能か、1年間の実証実験を通じて確認する
運用車両	<ul style="list-style-type: none"> ワゴン車両（乗車定員10人乗り）を想定 運行車両2台＋予備車1台の計3台を市が確保
車両選定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 便あたりの輸送人員は5名前後であり、ワゴン車両等による代替が可能と考えられる 乗合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（通常タクシー車両）の配車を想定
想定される事業経費	<運行費> <ul style="list-style-type: none"> 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 ※車両本体及び付属品については別途費用が必要となる

4. 運行ダイヤ案

- 別紙（資料2）参照

5. 運賃設定案

運賃設定の方向性

	運賃検討の視点	運賃設定の方向性
視点① 不当競争を引き起こすおそれがないか	<ul style="list-style-type: none">サービスは現行の日高・飯能路線と同程度	<ul style="list-style-type: none">路線バスサービスの初乗り運賃は200円であり、日高市内での利用は200円区間での利用が多い
	<ul style="list-style-type: none">タクシーと比べるとサービスは限定的（利用時刻・乗降場所が限定、不特定多数による乗合が発生等）	<ul style="list-style-type: none">タクシーの初乗り運賃は500円であり、サービスはタクシーよりも限定的であるため500円よりも安い運賃設定が必要
視点② 市民の要望等に対応しているか	<ul style="list-style-type: none">分かりやすく、運賃収受に手間のかからない、支払いやすい運賃	<ul style="list-style-type: none">100円単位の運賃設定が望ましい
	<ul style="list-style-type: none">利用者が受け入れやすい運賃	<ul style="list-style-type: none">今後、利用者等に対して運賃に関する意見募集を実施

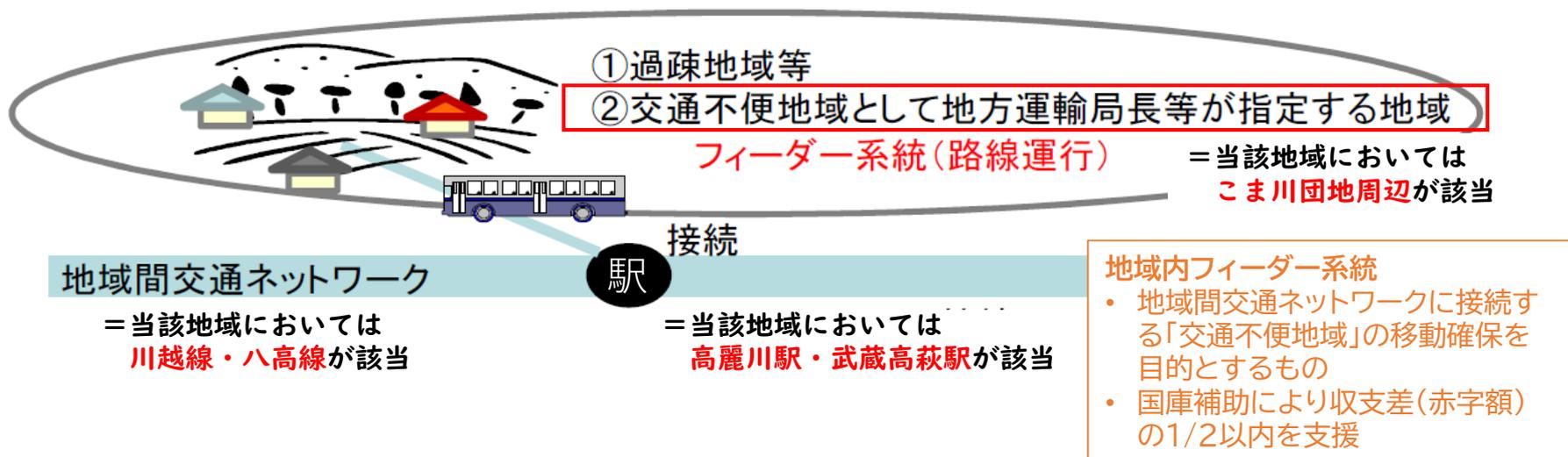
⇒ **定額制 | 乗車200円**での設定を基本に意見募集を行う方針とする

定期券・回数券や割引等について

- 定期券・回数券の導入については本格運行に向けて検討を行う（実験期間中は導入しない）
- 子ども（小学生）は1乗車100円、未就学児は無料、障がい者は大人・子どもの運賃の半額とする

6. 国庫補助の活用（前回協議会資料の再掲）

- 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

7. 今後のスケジュール

▼事業スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度
代替交通の検討	10月 → 11月 → 12月 → 1月 → 3月 事業計画素案の協議（合意） 運賃に対する意見募集の実施 （日高市HP等での意見募集） 意見のとりまとめ・市としての 考え方整理 事業計画の完成↓法定協議会 並びに運賃協議部会での協議 認可申請 標準処理期間 2か月	実証実験開始 本格運行開始 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	6月 R9 認定申請 10月 R9 補助開始
地域公共交通計画	10月 → 12月 → 1月 → 3月 計画作成 素案完成↓法定協 議会での協議 パブコメの実施 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

8. 事業のPDCAの設定について

- 当該路線については、地域の移動手段確保の観点から必要性が高く、かつ、事業者の撤退を受け、短期間で事業内容を検討し、地域住民への理解を求める必要がある緊急性の高い事業である
- そのため、現段階ではサービスの改廃を判断するための評価基準については設けず、令和8年度以降の本格運行を前提に、必要な準備・検証を進める方針とする
- 本格運行後のサービス水準等については、実証実験期間の利用状況やサービス運営状況等をもとに、法定協議会での議論の中で決定する
- 本格運行以降も、サービス内容が地域の移動ニーズに対して合理的なものになっているかどうかは、継続的に確認する必要があるため、実証実験期間中の利用実態等を踏まえて、PDCAサイクルを構築する予定である
- 具体的には、運行方法・運用車両・サービス水準等の見直しを行う必要があるかどうかを判断するための基準（例えば、路線利用者数等による閾値の設定等）を定めることを想定している

9. 本日の議題／今後の検討項目

- 以下については本日の協議において方針を確定する
 - ルート・停留所配置について
 - 運行ダイヤ（運行回数）について
 - 運用車両並びに台数について
 - 運賃設定の考え方について
 - 運行事業者について
- 以下については次回交通戦略部会（11/11）・協議会（12/13）までに検討を進める
 - 今回の協議会で出た意見等に対する反映
 - 事業に係る周知・広報の方法
- 本日協議会（10/22）以降の予定については以下の通り想定する
 - 10/22（本日） 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月上旬～ 運賃に関する住民等の意見収集（市HP等での公開を想定）⇒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）