

(2) ミニバス路線再編 (案) について

1) 概要

①現状の確認 既存7路線 (平成20年度実績)

	運行回数	年間利用人員	前年度比	年間補助額
市内路線	8.5	144,274 人 (395 人/日)	105%	17,000,000 円
日野台路線	36.0	424,103 人 (1,162 人/日)	105%	0 円
三沢台路線	19.5	306,123 人 (839 人/日)	107%	10,000,000 円
南平路線	27.5	417,078 人 (1,143 人/日)	107%	16,000,000 円
旭が丘循環路線	9.0	106,899 人 (293 人/日)	98%	9,000,000 円
落川路線	11.0	76,090 人 (208 人/日)	109%	8,000,000 円
平山循環路線	7.0	53,402 人 (146 人/日)	106%	10,000,000 円
合 計		1,527,969 人	105%	70,000,000 円
【参考】 川辺堀之内路線		20,178 人 (開設～10月末現在)		6,000,000 円

②見直しの目的と方針

・体系的な公共交通ネットワークの構築	「路線バス」「ミニバス」「ワゴンタクシー」の各交通モードの役割と今後のあり方を踏まえ、再編・見直しを実施し、公共交通ネットワークを構築する。
・ミニバス路線網の単純化	現在、ミニバスは新規開設の「川辺堀之内路線」を除いた7路線中4路線が市役所～市立病院間を運行し非効率な状態となっており、路線形態もわかりづらくなっている。よって、複数路線の重複を解消することにより路線を単純化し「わかりやすさ」を向上させる。
・ミニバスにおけるラウンドダイヤの設定	運行間隔が60分以上の路線が存在し、出発時間が毎時間ごとに異なりわかりづらくなっている。利便性向上のためにラウンドダイヤ(毎時定時発のダイヤ)の実現を目指す。



- ①重複路線の解消による運行効率化
 ②ダイヤの見直しによる「わかりやすさ」の向上
 ③乗り継ぎ制度の改善による乗り継ぎ負担の軽減

③前提条件

・ 現行規模の維持	車両台数や市から事業者への補助金は、現状を維持しつつ効率化を図る。
・ 新規路線	新規路線は、今回の再編とは別途に検討する。

④検討内容

・ 重複路線の解消、 路線の単純化	①日野駅~市立病院~豊田駅間の重複を解消する。 ②各地域と日野駅、豊田駅、高幡不動駅の3大拠点とを結ぶ路線に分割し、路線の単純化と充実を図る。
・ ラウンドダイヤ	①運行間隔が60分以上の路線は、路線分割と併せてラウンドダイヤ化を図る。 ②乗り継ぎ利用者に配慮したダイヤを検討する。
・ 乗り継ぎ制度	①乗り継ぎ抵抗の軽減や運賃設定について検討する。

2)再編案

【基本コンセプト】

- ・ラウンドダイヤを採用し、お客様に分かりやすい発時刻でのバス運行を目指す。
- ・各路線始終発時刻および総使用車両台数については概ね現状維持とする。
- ・路線再編に関係しない路線(三沢台線、川辺堀之内線、落川線、日野台線)については基本的に変更を加えないものとする。

路 線	変 更 内 容	メリット	デメリット	備考
市内路線 高幡駅～日野駅～豊田駅	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止:豊田駅～平山城址公園駅間 ・廃止:桜ヶ丘車庫～高幡駅間 (出入庫時は営業運行) ・経路変更:日野駅～ 実践女子短大～市役所 ⇒日野駅～大坂上都営～市役所 ・運行間隔:80分⇒40分 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行間隔が短縮できる。 ・一般路線バスとの重複区間 が解消できる。 ・経路変更により、新規利用 者が見込める。 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>日野市役所～市立病院 ～豊田駅間は、両路線 の交互運行により、20分 間隔となる。</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線分割により乗り継ぎが 発生する。 ・平山保育園バス停利用者 は、平山循環路線を利用す ることになり、豊田駅方向 に行く際の所要時間が長 くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が増額にならない よう考慮する。
南平路線 高幡駅～鹿島台～豊田駅	<ul style="list-style-type: none"> 廃止:日野駅行き系統 運行間隔:80分⇒40分 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行間隔が短縮できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日野駅系統の廃止により 乗り継ぎが発生する。 	
旭が丘循環路線 豊田駅～旭が丘循環	<ul style="list-style-type: none"> 廃止:豊田駅～日野駅間 運行間隔:80分⇒60分 	<ul style="list-style-type: none"> ・重複区間が解消できる。 ・運行間隔が短縮できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線分割により乗り継ぎ が発生する。 	
平山循環 豊田駅～平山循環	<ul style="list-style-type: none"> 廃止:豊田駅～市役所間 経路変更:平山保育園バス 停周辺 運行間隔:120分⇒60分 	<ul style="list-style-type: none"> ・重複区間が解消できる。 ・運行間隔が短縮できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線分割により乗り継ぎ が発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・豊田駅北口が乗り継ぎ ターミナルになる。

【路線別再編前後ダイヤ一覧表】

路線名		運行区間①	運行回数	運行区間②	運行回数	運行区間③	運行回数	始発時刻	終発時刻	日中ヘッド
市内線	現行	桜ヶ丘車庫～平山城址	8.0回	高幡不動～豊田	0.5回	—	—	7:20(高幡)	18:02(平山)	80分
	再編後	高幡不動～日野～豊田	17.5回	—	—	—	—	7:20(高幡)	19:21(豊田)	40分
三沢台線	現行	高幡不動～百草住宅～桜ヶ丘	19.5回	—	—	—	—	7:25(桜ヶ丘)	19:45(桜ヶ丘)	40分
	再編後	高幡不動～百草住宅～桜ヶ丘	19.5回	—	—	—	—	7:25(桜ヶ丘)	20:05(桜ヶ丘)	40分
南平線	現行	高幡不動～日野	9.5回	高幡不動～豊田	9.0回	高幡不動～北野街道	9.0回	7:00(高幡)	21:00(高幡)	40分
	再編後	高幡不動～豊田	17.5回	高幡不動～北野街道口～高幡不動	18.0回	—	—	6:40(高幡)	21:05(高幡)	40分
旭ヶ丘循環	現行	日野～旭ヶ丘～日野	9.0回	—	—	—	—	7:30(日野)	18:10(日野)	80分
	再編後	豊田～旭ヶ丘～豊田	12.0回	—	—	—	—	7:45(豊田)	18:45(豊田)	60分
平山循環	現行	日野市～奥山橋～日野市	5.0回	日野市～都営平山四丁目	0.5回	平山台小～日野市	0.5回	7:30(平山小)	18:30(日野市)	120分
	再編後	豊田～奥山橋～豊田	10.0回	豊田～都営平山四丁目	0.5回	平山台小～豊田	0.5回	7:10(平山小)	18:35(豊田)	60分
川堀線	現行	高幡不動～豊田南口	8.0回	—	—	—	—	9:05(高幡)	16:35(豊田南)	60分
	再編後	高幡不動～豊田南口	8.0回	—	—	—	—	9:05(高幡)	16:35(豊田南)	60分
落川線	現行	高幡不動～落川～桜ヶ丘	11.0回	—	—	—	—	8:10(桜ヶ丘)	18:45(高幡)	60分
	再編後	高幡不動～落川～桜ヶ丘	11.0回	—	—	—	—	8:10(桜ヶ丘)	18:45(高幡)	60分

※日野台路線は、ミニバスから一般路線へと移行するため、一覧表から除いています。

参考：豊田駅再編前後発車時刻表(案)

現行豊田駅時刻表

市役所・日野駅・高幡不動駅方面			時	平山循環・旭ヶ丘循環行		
市	59		7			46 旭
内	50	南 30 日 16	8			52 平
南	50	内 41 日 36	9	6 旭		
日	56		10		26 旭	52 平
市	41	内 30 南 10	11			46 旭
内	50	南 30 日 16	12			52 平
南	50	内 41 日 36	13	6 旭		
日	56		14		26 旭	52 平
市	41	内 30 南 10	15			46 旭
内	50	南 35 日 16	16			52 平
南	55	内 41 日 36	17	6 旭		
日	56		18		26 旭	42 平
		南 15	19			
			20			

内・・・市内線桜ヶ丘車庫行き

旭・・・旭ヶ丘循環

南・・・南平線高幡不動駅行き

平・・・平山循環

市・・・日野市役所行き

日・・・日野駅行き

再編後豊田駅時刻表

高幡不動駅行			時	平山循環・旭ヶ丘循環行		
			7		15 旭	
内	40	内 0	8	5 平	15 旭	
南	40	内 20 南 0	9	5 平	15 旭	
内	40	南 20 内 0	10	5 平	15 旭	
南	40	内 20 南 0	11	5 平	15 旭	
内	40	南 20 内 0	12	5 平	15 旭	
南	40	内 20 南 0	13	5 平	15 旭	
内	40	南 20 内 0	14	5 平	15 旭	
南	40	内 20 南 0	15	5 平	15 旭	
内	40	南 20 内 0	16	5 平	15 旭	
南	40	内 20 南 0	17	5 平	15 旭	
内	40	南 20 内 0	18	5 平	15 旭	
南	40		19	5 平	15 旭	
		南 0	20			

内・・・市内線高幡不動駅行き

旭・・・旭ヶ丘循環

南・・・南平線高幡不動駅行き

平・・・平山循環

3) 乗り継ぎ制度

前提条件：ミニバス⇔ミニバスの乗り継ぎを対象とする。

簡便な方法を検討する。

料金的な得感を表現する。

	手法	メリット	デメリット	備考
A案	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、南平⇔三沢台路線で実施している乗り継ぎ券制度を改善する。 ・一便目に乗り継ぎ先の目的地を乗務員に告げて精算し乗り継ぎ券を受け取る。二便目は料金を支払わずにその券で降車する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の利用料金で目的地まで乗り継げる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一便目の降車時に乗り継ぎ券発行の業務が繁雑化する。 ・降車に時間が掛かり、運行の定時性に影響する。 ・利用者の不満につながる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度の利用者はほとんどいない。

9

	手法	メリット	デメリット	備考
B案	<ul style="list-style-type: none"> ・時間帯によって上限運賃を設定する。日中の高齢者の利用が多い時間帯は上限を 200 円程度に設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一便目の降車時の業務が簡略化される。 ・乗り継ぎをしない利用者には、安価になったと受け取れ、利用促進につながる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎをする利用者は、二便目を初乗りの形態で支払うこととなり、朝夕、日中割引を問わず費用負担が増加する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般路線との整合を図るため、定期券利用者の多い朝夕の時間帯は通常料金とする。 ・通常運賃と上限運賃の切り替え時間などの設定が課題となる。

4) 乗り継ぎターミナル整備

《再編に伴う豊田駅の乗り継ぎターミナル化の検討》

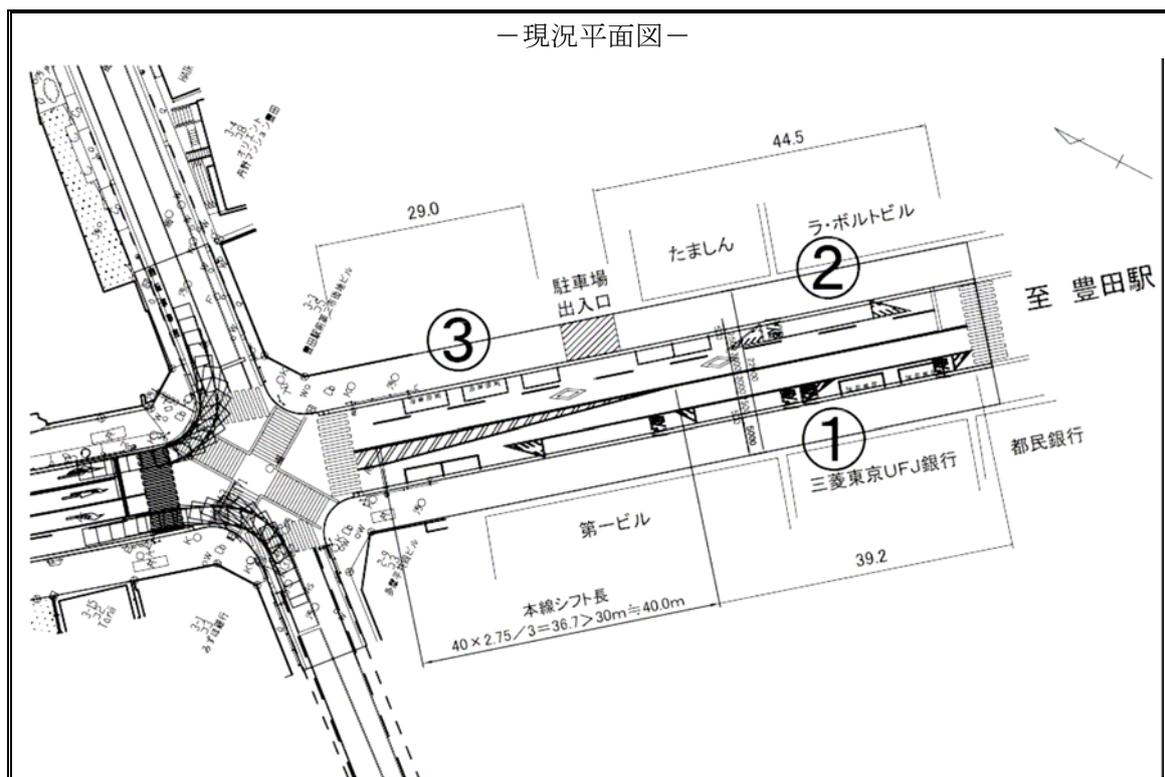
概要：豊田駅を乗り継ぎターミナルとして利用するため、バス停の増設を検討する。

また、UR 都市再生機構の多摩平団地周辺の整備に伴い、4 番乗り場が移動するためあわせて調整する。

パーキングメーターについては、上記整備に伴い撤去するが、駅前部分は前倒しで実施することで協議中。

【今後の調整事項】

- ・ 事業者との現場立会い
- ・ 関係機関との調整（交通管理者、道路管理者など）
- ・ シェルター、ベンチ等設備設置の検討
- ・ 案内サインなどの設置・変更



【バス停設置案】

	①	②	③	備考
A案	ミニバス×2	一般 ×1	降車 ×1	
B案	一般 ×1	ミニバス×2	降車 ×1	

※一般 = 多摩センター行き一般路線バス

5) 再編に係わる経費について

《再編に伴う施設等整備費の検討》

路線再編に当たり、施設整備などのハード面や広報などのソフト面での経費が発生する。今後、必要経費の精査や費用負担などについて、どのように取り扱うか協議していく。

1. 再編にあたり支出が考えられる項目

①バス停関連

新設・撤去

盤面変更

周辺整備（ガードレール、上屋、ベンチなど）

②車両、機器類

方向幕

側面板

アナウンス

運賃システム

③案内、PR 関連

路線図

案内板

チラシ・パンフレット

2. 費用負担の検討

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助を見込む。

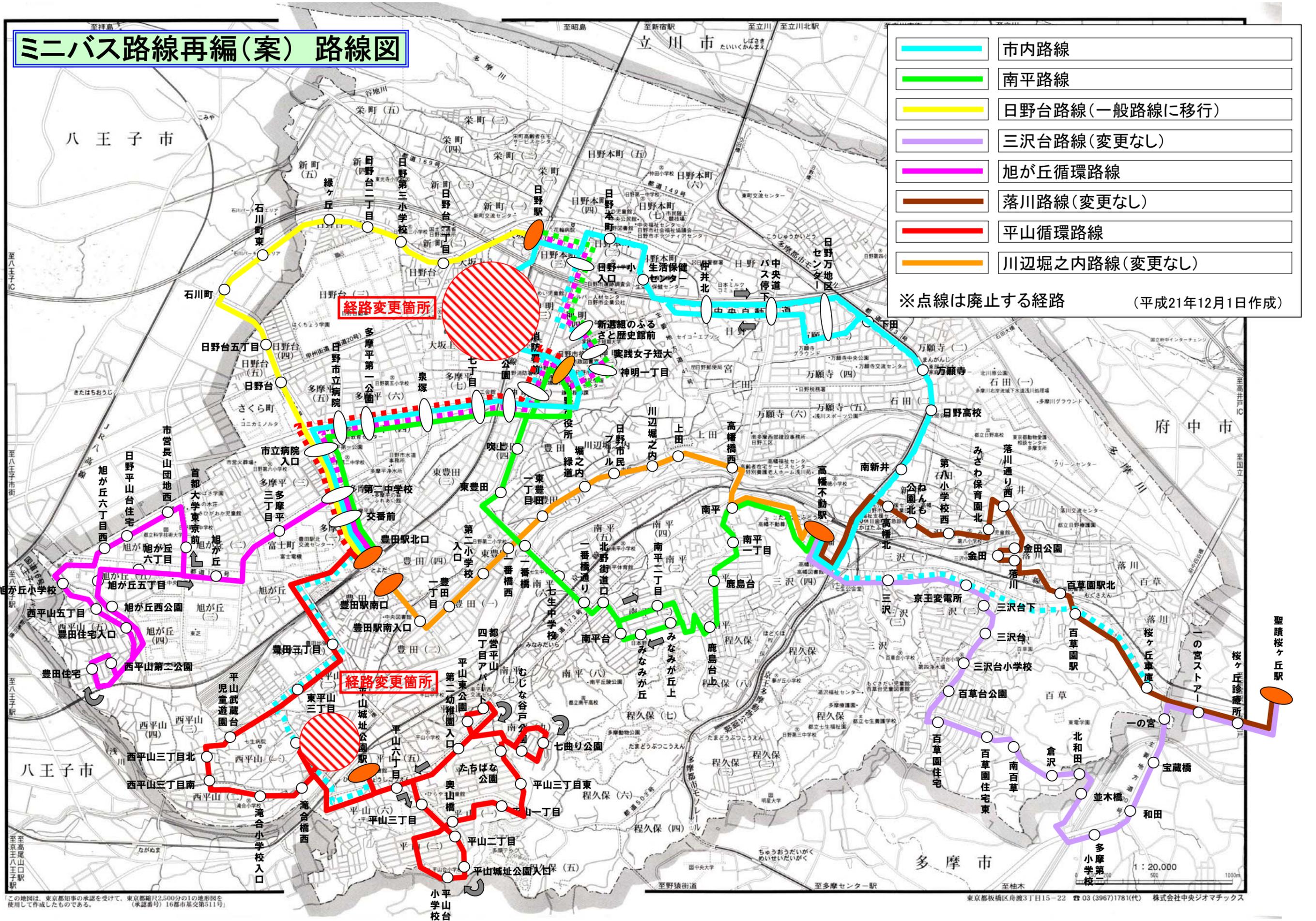
補助率は1/2であるため、残りの1/2の費用負担について事業者と調整する。

平成十七年三月作成

ミニバス路線再編(案) 路線図

- 市内路線
- 南平路線
- 日野台路線(一般路線に移行)
- 三沢台路線(変更なし)
- 旭が丘循環路線
- 落川路線(変更なし)
- 平山循環路線
- 川辺堀之内路線(変更なし)

※点線は廃止する経路 (平成21年12月1日作成)



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都幅員2,500分の1の地形図を
使用して作成したものである。(承認番号) 16都市基交第511号