

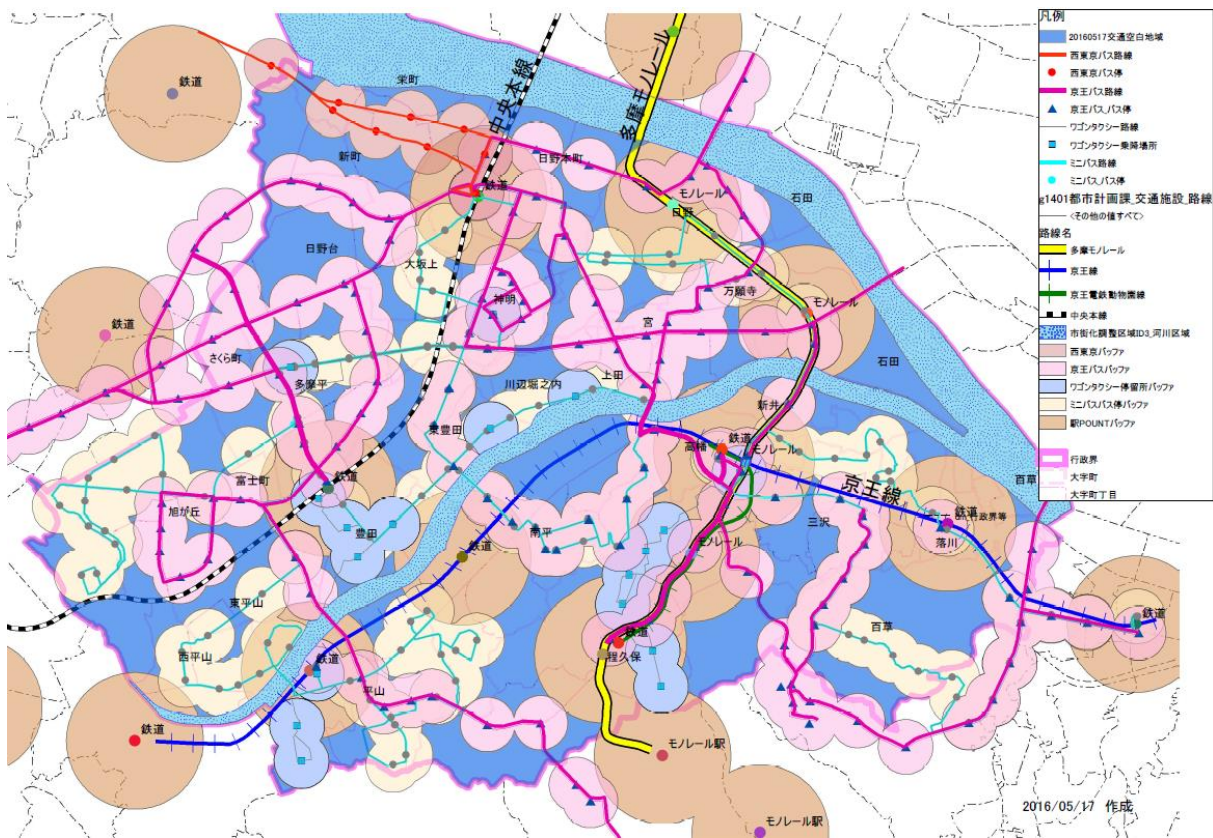
新しい交通システムの検討について

1. 本市の「交通空白地域」

本市における公共交通（鉄道・バス・丘陵地ワゴンタクシー）の交通空白地域は、次のように定義されており、日野市全域の20%を占めています。

○交通空白地域の定義

鉄道駅から 500m 圏外、かつ、バス停から 200m 圏外



資料：日野市

■交通空白地域*の割合

割合	交通空白地域面積÷市全域面積
19.9%	5.46 平方km ÷ 27.42 平方km = 19.9%

なお、丘陵地等で道路勾配が急な地域においてはその度合いに応じて公共交通カバー圏域（鉄道駅 500m 圏外、バス停 200m）を縮小することについて、現在検討を行っています。

2. 本市の交通空白地域対策

2.1 現状

現在、本市における交通空白地域対策は「ミニバス」及び「丘陵地ワゴンタクシー」の運行が担っています。

(1) ミニバスの運行

沿線の需要が少ないことや道路幅員が狭いことなどにより、民間事業者が一般路線（大型車両で大量輸送を行い、利用者からの運賃収入で運行経費を賄える路線）として運行することが困難な地域への対応策として、1986年（32年前）よりミニバスを運行しています。1路線（1日4往復）からはじまったミニバスの運行ですが、徐々に路線数を増やし、2009年の川辺堀之内路線運行開始により8路線となりました。翌年、利用者数が多く一般路線としての運行が可能となった日野台路線がミニバスを「卒業」し、現在ミニバスは7路線が運行されています。

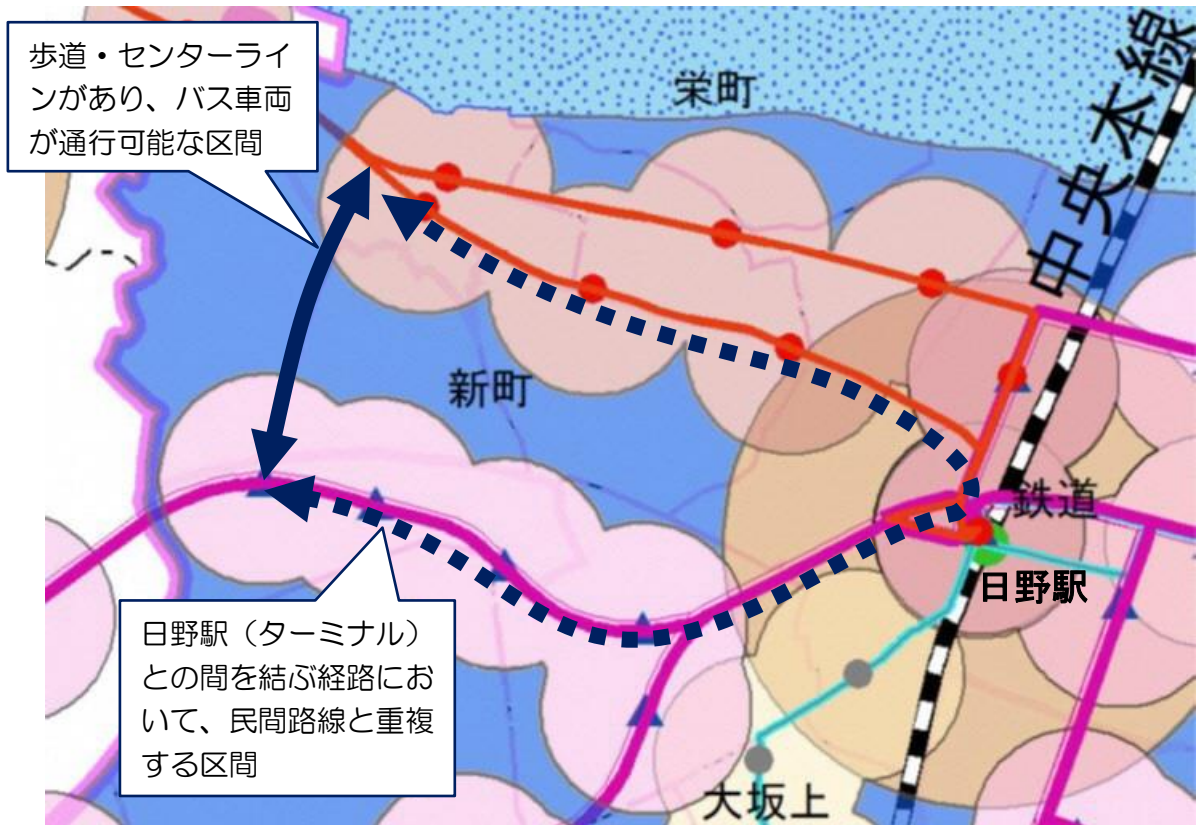
(2) 丘陵地ワゴンタクシー

本市の南部には道路幅員が狭く勾配もきつい丘陵地が広がっており、バス車両が運行が困難な地域となっています。このような丘陵地における高齢者等の日中の移動手段（通院・買物）確保を目的に、2001年よりワゴン車両による丘陵地ワゴンタクシーの運行を開始し、現在は2ルートが運行されています。

2.2 課題

「ミニバス」及び「丘陵地ワゴンタクシー」による現在の対策においては、次の点が課題となっています。

- 交通空白地域内の一部の道路にはバス車両が運行可能な道路があるものの、その道路区間と駅を結ぶ路線を設定した場合、路線の大半が民間事業者が運行する一般路線と競合してしまう。
- ミニバスの新規路線にはシルバーパスを適用できない（東京都から補助金が支出されない）
- 丘陵地ワゴンタクシーにはルート新設の要望があるものの、導入基準が明確になっていないため、導入の判断ができず、検討が進まない。
- 丘陵地以外の地域においても交通空白地域解消に向けた新規路線の要望があり、また土地区画整理事業等の面整備や都市計画道路整備の進捗に合わせた新規路線の検討が必要視されているものの、導入基準が明確になっていないため、導入の判断ができず、検討が進まない。
- 全ての交通空白地域対策を同時に開始することは困難。優先度の高い地域から実施していくことが必要



民間路線との競合 説明図

2.3 今後の交通空白地域対策方針（案）

以上の課題を踏まえ、今後の交通空白地域対策方針（案）を次のように策定したいと考えています。

- 交通空白地域対策の対策スキーム（導入基準等を含む）を設け、必要性が高い地域への導入を優先する。
- 丘陵地ワゴンタクシーについては、新たな路線の運行は行わず、「丘陵地内の交通空白地域」における対策についても丘陵地以外の地域と同様のスキームにて実施する。ただし、丘陵地等で道路勾配が急な地域においてはその度合いに応じて公共交通力バ―圏域（鉄道駅 500m 圏外、バス停 200m）を縮小し、対策スキームの適応可能箇所を拡大する。
- 小型車両（定員 10 人以下）を用いた「新たな交通システム」による対応を基本とする。なお、小型車両による運行を開始した後、輸送にバス車両を必要とする需要量があり、かつ民間路線と競合しない経路設定が可能な路線については、ミニバスへの転換を検討する。検討においては、その時点における「シルバーパス適用可否」等に留意する。
- 土地区画整理事業等の面整備や都市計画道路整備の進捗に合わせた新規路線の検討についても、「交通空白地域対策スキーム」にて行う。

3. 新たな交通システムの検討方針

3.1 小型車両を用いた運行形態

小型車両（乗車定員 10 人以下の車両）を用いた運行形態には多くの事例がありますが、概ね以下のように分類されます。なお、赤枠内は視察を行った事例です。

利用者	運行形態	運賃	運行車両	概要	代表事例	特徴	行政補助	
不特定（誰でも利用可）	路線定期運行	有償	事業用（緑ナンバー）	決まった経路を決まった時刻に運行（運行形態は乗合バスと同じで、車両の大きさのみ異なる） ※実施には交通会議での合意が必要	横浜市 地域サポート事業路線	要件を満たした場合、行政が実証運行経費（赤字分）を補助	なし	
					川崎市 コミュニティ交通		なし	
					日野市（かわせみ Go）	丘陵地対策	あり	
不特定（誰でも利用可）	区域運行	有償	事業用（緑ナンバー）	経路を定めず予約のあった便のみ運行（運行時間帯のみを定め、目安のダイヤがない場合もある） ※実施には交通会議での合意が必要	相模原市 乗合タクシー	運行継続要件を満たした場合、行政が赤字分を補助	あり	
	市町村運営有償運送（交通空白）				事業者が存在しない、または事業者が対応できない地域にて、市町村が行う有償運送 ※運行は事業者への委託（一部は緑ナンバー車両での輸送）も可	埼玉県 横瀬町（ブコーさん号）	行政が赤字分を補助	あり
						公共交通空白地有償運送	事業者が存在しない、または事業者が対応できない地域にて、NPO 法人等が行う有償運送（会員のみ利用可）	埼玉県 東秩父村
特定	住民ボランティアによる無償運送	無償	自家用（白ナンバー）	住民組織が行う無償運送 ※運行は住民ボランティアが担い、運営経費は会費等で賄うケースが多い（基本的に会員のみ利用可）	神奈川県 大和市（のりあい）			市の地域乗合交通創出支援事業、平日は毎日運行
					横浜市 菊名地区	年会費 1000 円で運営、運行は週 1 日	なし	
					川崎市 宮前区	自治会費で運営、運行は週	なし	

視察実施

視察実施

					3日	
--	--	--	--	--	----	--

「路線定期運行」につきましては、かわせみ Go の運行を通じて本市にも知見があります。

「市町村福祉有償運送」及び「公共交通空白地有償運送」は事業者が存在しない、または事業者が対応できない地域にて適用されるものであり、一般旅客事業者が多数存在する日野市内は基本的に対象外となります。そのため、本市にて適用が可能であり、適用の知見を有していない「区域運行」及び「住民ボランティアによる無償運送」について、現地視察を行いました。

「区域運行」につきましては、「乗合タクシー導入の手引き」を作成し、地域組織・運行事業者・行政が三者協働による運行を実施している神奈川県相模原市を視察対象としました。

また「住民ボランティアによる無償運送」につきましては、神奈川県大和市の「のりあい」を視察対象としました。「のりあい」は「地域乗合交通創出支援事業」として市より車両費及び燃料費の提供を受け、その他の運営費は自治会費や利用者の支援金で賄う形で運行しています。平日は毎日運行しており、他の事例に比べ利便性が高いのが特徴です。

3.2 先進事例からの知見

先進事例として、「相模原市乗合タクシー」及び「大和市のりあい」について視察を行いました。実務者へのヒアリング等を行い、以下の知見を得ました。

- ・ 導入計画から利用促進まで、地域と協働で考えるスキームを構築することにより、その地域の特性にあった乗り物を、より必要性の高い（地域の要望が強い）地域に導入することができる。
- ・ 地域が主体的に運行を計画することで、地域公共交通を自らが利用することで守り・育てる意識が醸成される。
- ・ 行政が運行経費を補助する場合は、「公共性が担保されていること」「地域が主体となり取り組んでいること」「地域内の他の交通機関と整合が図られていること」が必要であり、その実現には地域組織の形成等を定めた「導入条件」や公共性（乗合利用の有無）を評価する「運行継続条件」の設定が有効である。利用が少なければ廃止する基準を予め定めておくことで、地域は利用促進に努め、仮に利用者数が減ってしまった場合には廃止となるため、「空気を運ぶ」状況を回避できる。
- ・ ボランティアによる運行は持続性に課題がある。「毎日、必ず決まった時間に」「狭い道を安全に」運行しなければならないことの負担は想像以上に大きく、ボランティア参加者が少なればその負担はさらに大きくなる。日中にボランティアをできるのは基本的に定年後の高齢者であり、有償ボランティアであっても持続は難しく、無償での依頼は論外である。
- ・ 今後の高齢化の進展を見据え、また地域内における地域住民のふれあい強化を考えた場合、添乗員乗車のアイデアは参考になる。

3.3 対策スキームの構築と運用について

本計画に先進事例等を参考に「導入条件」「運行継続条件」等を定めた「新たな交通システム導入スキーム（案）」を策定し、モデル地域における実証運行を通じて検証によりスキームを確定、運用を開始する。