

ミニバス路線再編の評価調査について

－目次－

1. ミニバス路線再編の概要.....	1
2. 再編評価調査の経緯.....	2
3. OD調査結果（前回会議のおさらい）.....	2
4. 市民アンケート調査結果.....	3
4.1 回収状況.....	3
4.2 回答者属性.....	4
4.3 ミニバス利用状況.....	5
4.4 ミニバス路線再編について.....	6
4.5 1年前からの変化（再編前後の変化）.....	10
4.6 公共交通の利用について.....	12
5. 調査結果のまとめ.....	17

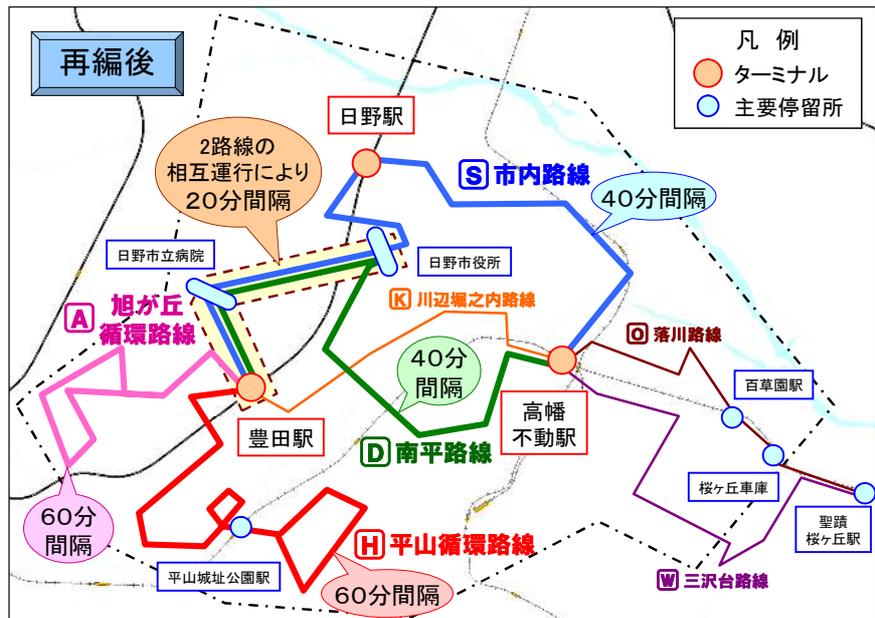
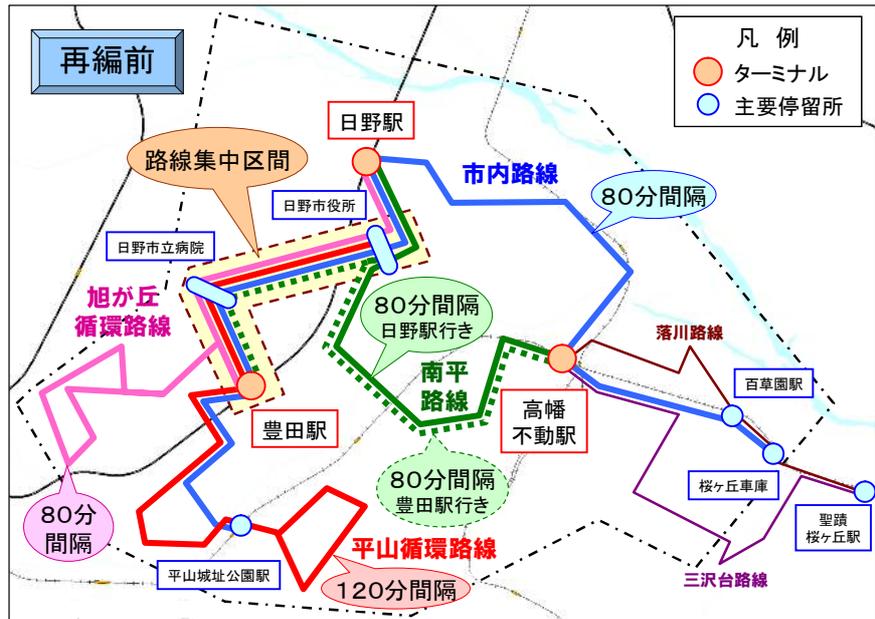
1. ミニバス路線再編の概要

以下の3点を基本コンセプトに、ミニバス7路線中4路線の経路・ダイヤを変更し、各路線の運行間隔を大幅に短縮した。また、併せて乗り継ぎ抵抗軽減策等を実施した。

【路線再編の基本コンセプト】

- 路線集中区間での運行を効率化し、運行本数が1本/時に満たない区間の運行本数を増加させる。
- ラウンドダイヤ(毎時定時発のダイヤ)を採用し、わかりやすい発時刻での運行を目指す。
- 各路線始終発時刻及び使用車両台数については、概ね現状維持とする。

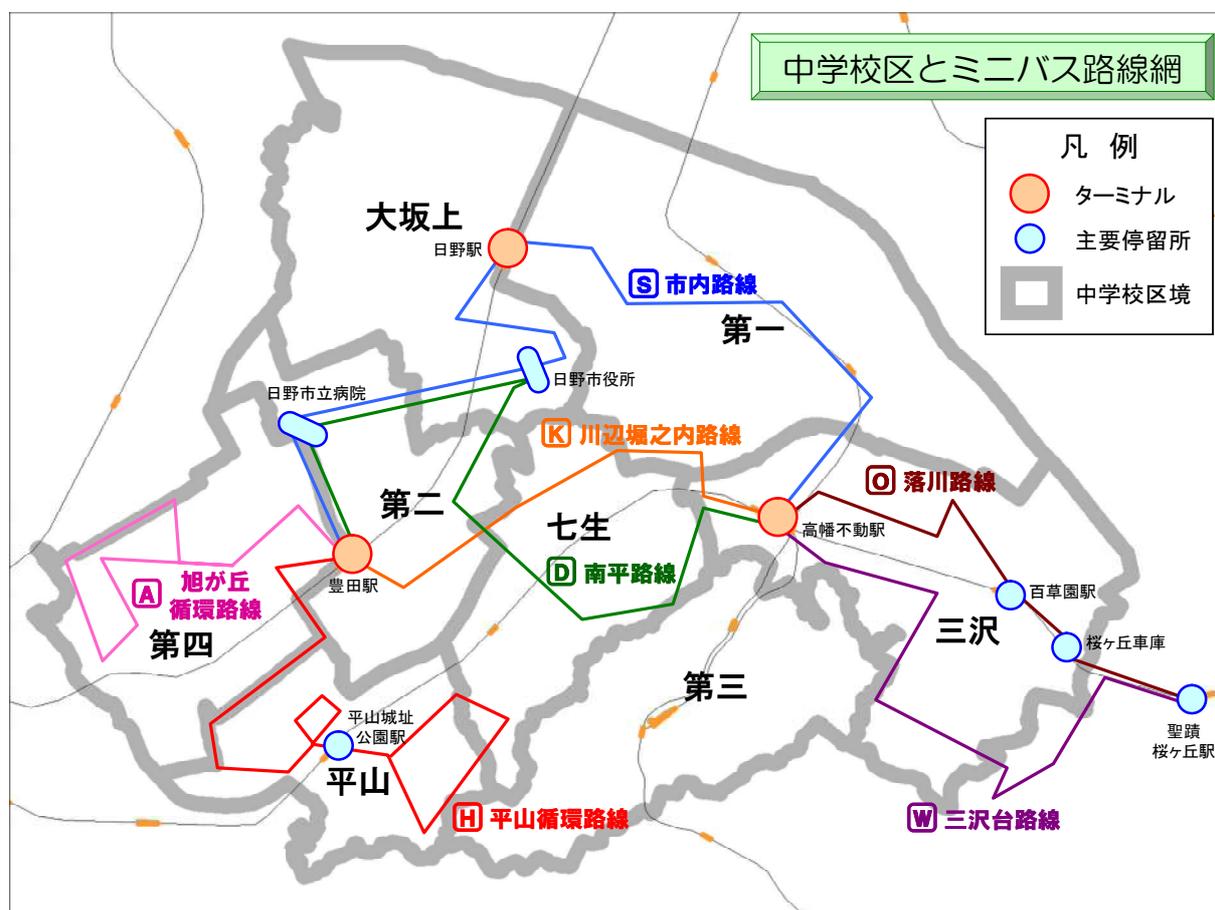
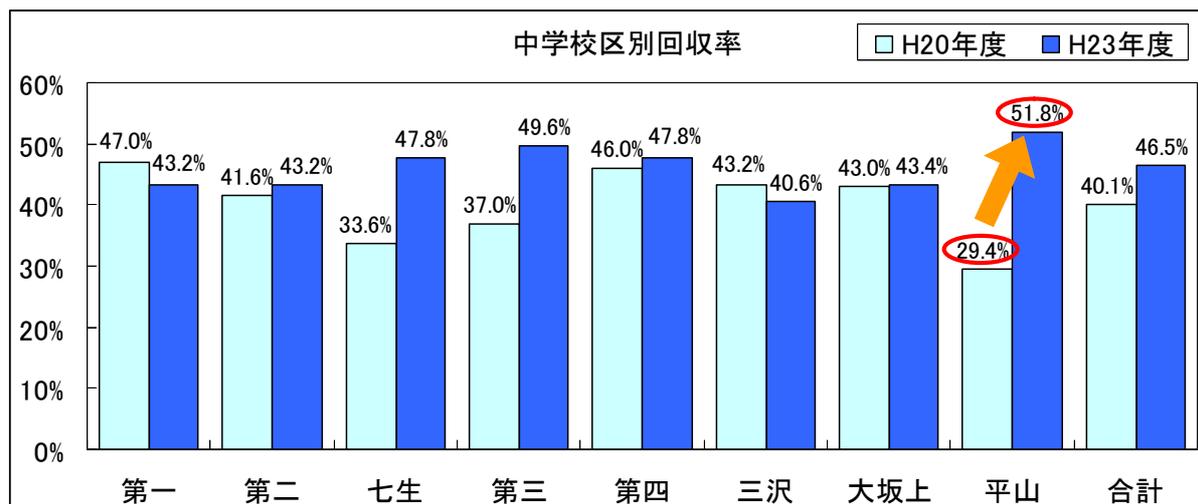
- 実施内容**
- ① 路線再編
 - 路線再編(重複路線の解消、路線の単純化)
 - 経路変更(交通空白地域の解消)
 - ダイヤ設定(運行本数増加、ラウンドダイヤ設定)
 - ② 乗り継ぎ割引実施
 - ③ ターミナル整備(豊田駅北口のミニバス乗り場に雨よけの上屋・ベンチを設置)
 - ④ 再編PR(路線図配布等による情報提供)
 - ⑤ ユニバーサルデザイン対応(乗務員教育、誘導ブロック設置等)
 - ⑥ わかりやすい案内表示(各路線のアルファベット表記、路線カラーの設定等)



4. 市民アンケート調査結果

4.1 回収状況

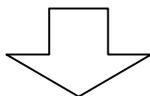
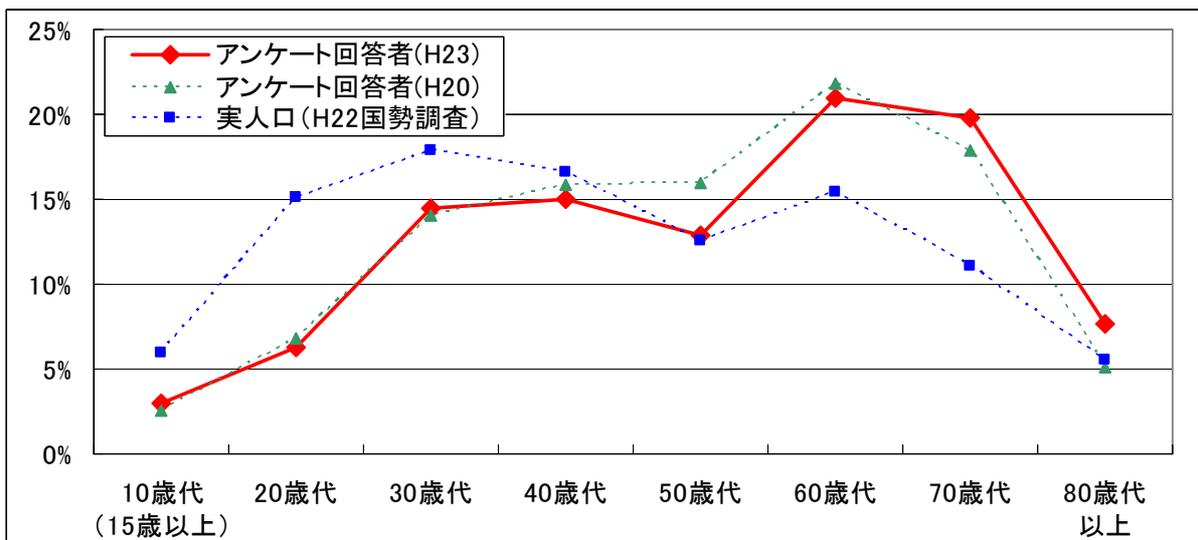
回収率は3年前に実施した調査（以下、「事前調査」という）結果よりも高く、全体で46.5%であった（事前調査では40.1%）。特に平山中学校区での変化は大きく、事前調査では29.4%（8地区内最低値）であったのが、51.8%（8地区内最高値）に増加した。増加要因の一つとして、「公共交通への関心の高まり」が考えられる。



4.2 回答者属性

項目	本年度 実施調査	【参考】		
		事前調査 (H20)	日野市実人口	
			値	出典
60歳以上の割合	47.2%	44.5%	32.0%	H22 国勢調査 (60歳以上人口÷15歳以上人口)
女性の割合	58.3%	56.1%	49.4%	H22 国勢調査 (15歳以上女性人口÷15歳以上人口)
一人暮らしの割合	9.0%	6.4%	19.0%	H22 国勢調査 (15歳以上の一人暮らし人口÷15歳以上人口)
運転免許保有率	66.2%	67.3%	64.9%	警視庁の統計(平成22年) H22 国勢調査 東京都運転免許保有者÷東京都15歳以上人口

■アンケートの年齢別回答者分布(H23、H20)とH22国勢調査の年齢別人口分布の比較



■回答者属性について

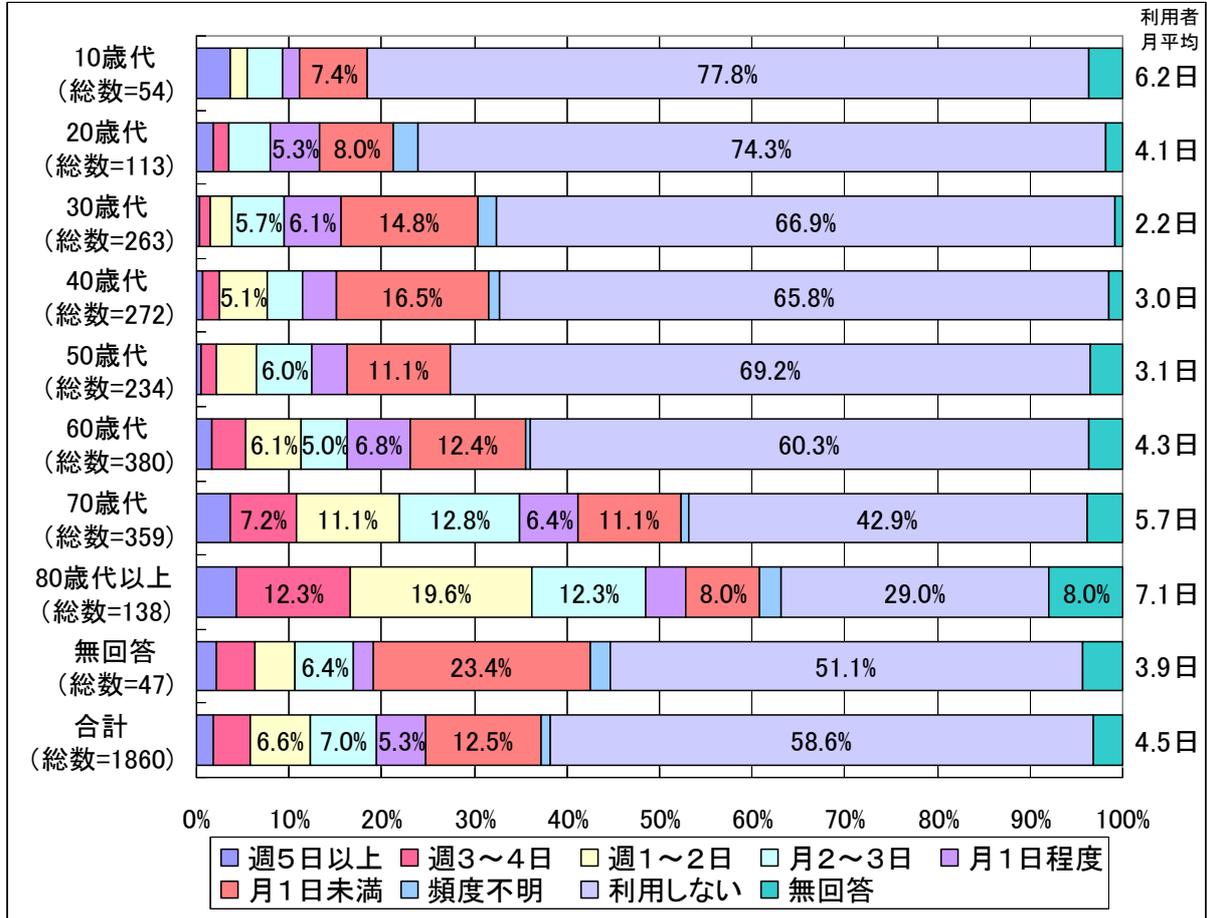
- ・事前調査と同様、実人口分布に比べ高齢者及び女性の割合が高い傾向にある。若い世代の回答が少ないため、一人暮らしの回答者の割合は実人口よりも低くなっている。運転免許保有者の割合は東京都の平均よりもやや高い。

⇒回答者層がやや高齢者に偏っているものの、バス利用者層だけでなく、運転免許保有者からもバランス良く回答が得られている。

4.3 ミニバス利用状況

(1) 利用頻度（年代別集計）

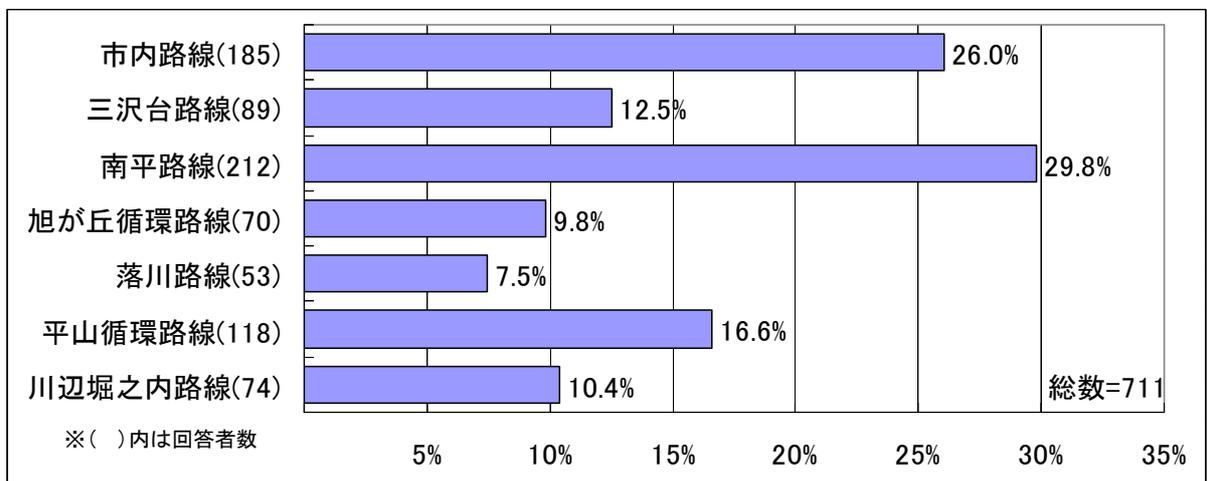
非利用者が6割近くを占める。利用者全体のミニバス利用頻度は月平均4.5日であるが、高年代の方が高い傾向にあり、80歳代以上の利用頻度は月平均7.1日である。



※帯グラフにおいて5%未満の値は非表示（以下の全てのグラフにて同様）

(2) 主に利用する路線（※複数回答）

主に利用する路線としては「市内路線」「南平路線」の回答が多い。



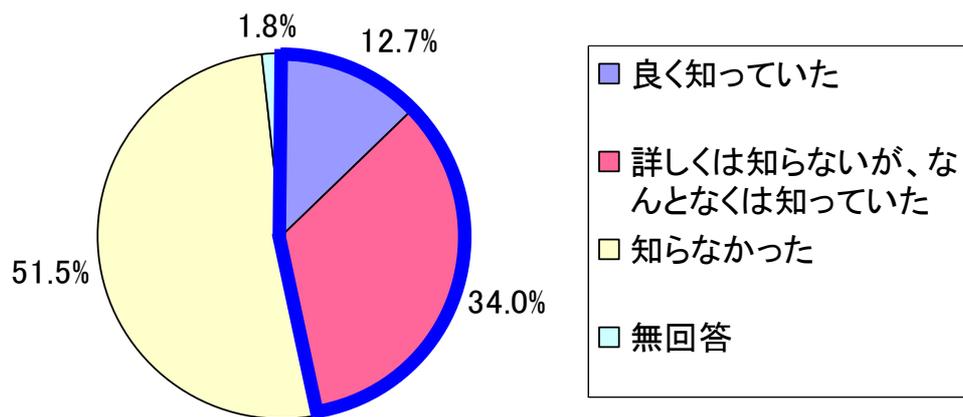
※()内は回答者数

4.4 ミニバス路線再編について

(1) 路線再編の認知度と評価 (全体集計)

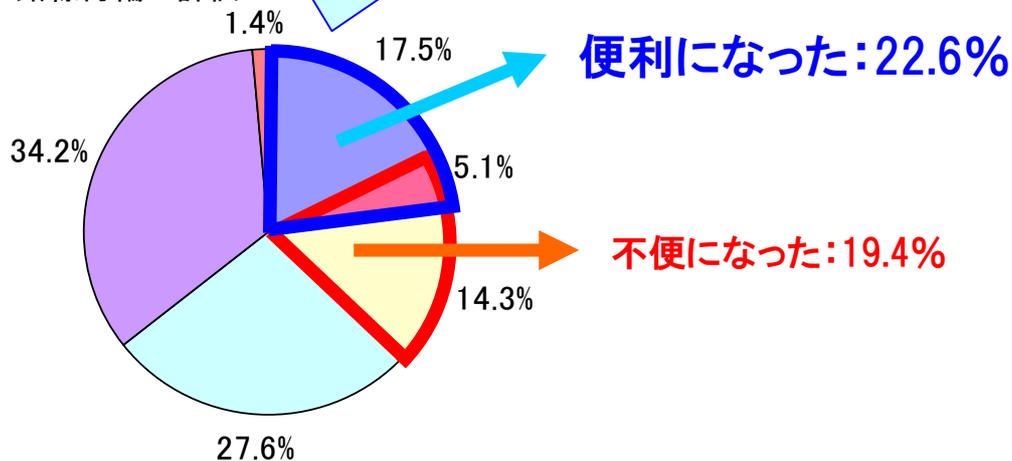
ミニバス路線再編については、「知らなかった」が半数以上を占め、「良く知っていた」は12.7%であった。「知っていた」と回答した人による再編の評価では「便利になった」が22.6%を占め、「不便になった(19.4%)」を上回った。

■ 路線再編の認知度



総数: 1,860

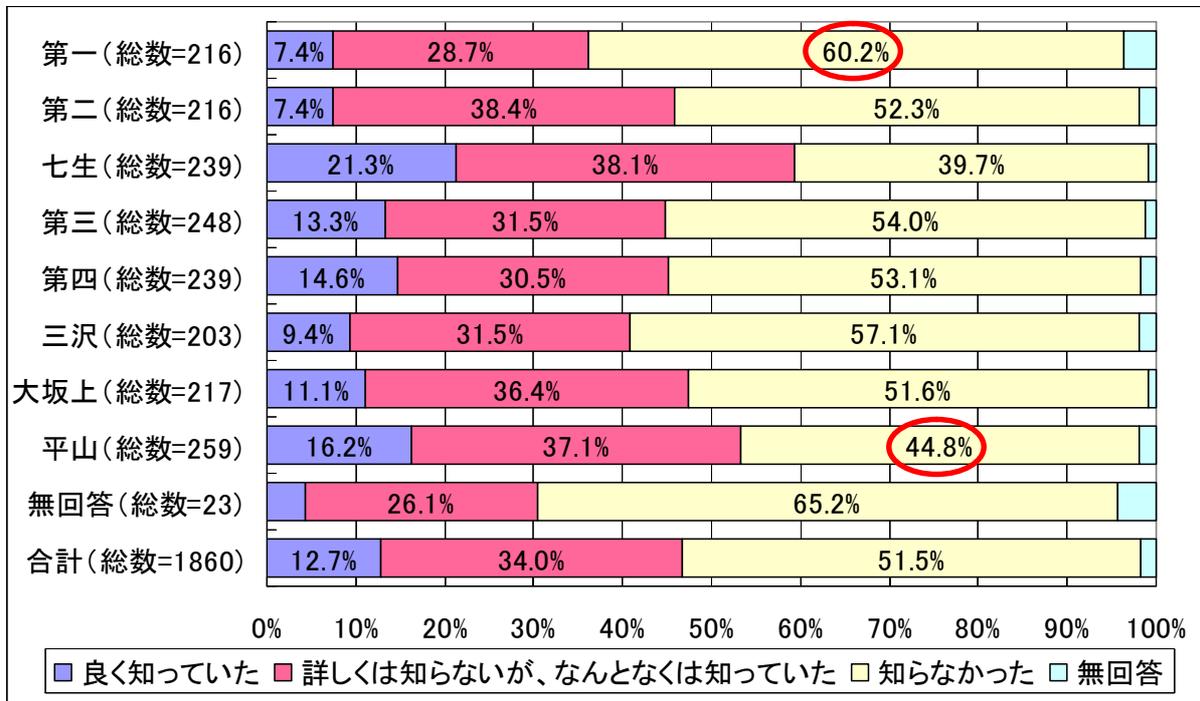
■ 路線再編の評価



総数: 869

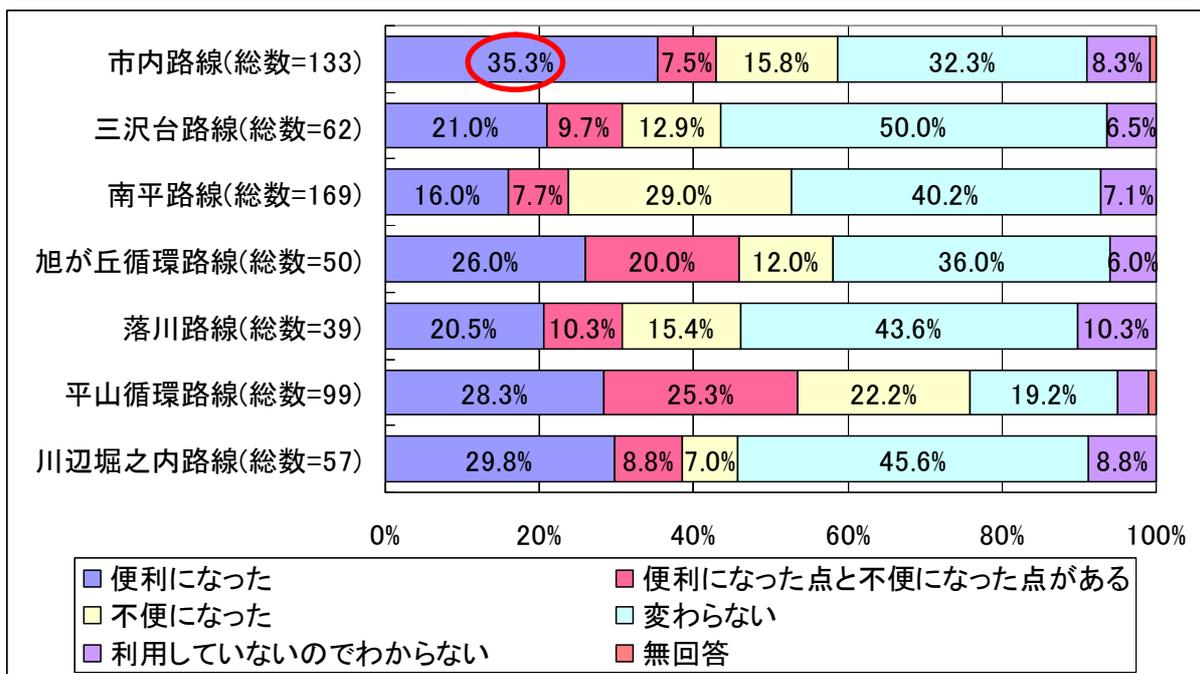
(2) 路線再編の認知度 (中学校区別集計)

路線再編により運行本数が倍増した第一中学校区 (市内路線) 及び平山中学校区 (平山循環路線) においても、「知らなかった」と回答した人の割合が高い。



(3) 路線再編の評価 (路線別集計)

南平路線では「不便になった」が「便利になった」を上回っているが、その他の路線では「便利になった」の割合が高い。その傾向は特に市内路線において顕著である。



(4) 路線再編で便利・不便になった点

便利になった点としては「本数が増えた」と回答した人が多い。一方、不便になった点については、「乗り継ぎが必要になった」「南平路線・日野行きがなくなった」「運行本数が減った」と回答した人が多い。その他、ラウンドダイヤを評価する回答もあった。不便になった点について、想定外の回答はみられなかった。

【全体集計】

■便利になった点

項目	回答者数	割合
本数が増えた	74	37.8%
目的地に行けるようになった、行きやすくなった	21	10.7%
近くにバス停ができた	20	10.2%
ラウンドダイヤで分かりやすい・覚えやすい	15	7.7%
雨の日や暑い日に利用できる、助かる	7	3.6%
発車時刻が遅れない	6	3.1%
路線数が増えた	6	3.1%
運行時間帯が長くなった	6	3.1%
利用できるようになった、便利になった	5	2.6%
坂道を登らなくてすむので助かる	4	2.0%
乗り継ぎがよくなった	3	1.5%
時刻表・路線図が配布された	3	1.5%
その他	15	7.7%
その他(ミニバス再編に関係なし)	18	9.2%
不満・要望	3	1.5%
不明	1	0.5%
回答者数(「便利になった」と回答した人の合計)	196	100.0%

■不便になった点

項目	回答者数	割合
乗り継ぎが必要になった	57	33.9%
南平路線・日野行きがなくなった	35	20.8%
運行本数が減った	29	17.3%
車両が小さくなった(混雑している、座れなくなった)	19	11.3%
バス停・行き先がわかりづらくなった	9	5.4%
目的地に行くのが不便になった	9	5.4%
時間がかかるようになった	8	4.8%
経路が変更された(市内路線)	7	4.2%
経路が変更された(平山循環路線)	6	3.6%
運行時間帯が短くなった	5	3.0%
バス停が遠くなった	4	2.4%
時刻表が変わった	2	1.2%
路線が通過しなくなった	2	1.2%
バスが狭い道を通るようになった	2	1.2%
その他	7	4.2%
不満・要望	26	15.5%
問題なし	2	1.2%
回答者数(「不便になった」と回答した人の合計)	168	100.0%

【路線別集計】

■便利になった点

項目	市内路線	三沢台路線	南平路線	旭が丘循環路線	落川路線	平山循環路線	川辺堀之内路線
本数が増えた	18	5	22	6	2	30	6
目的地に行けるようになった、行きやすくなった	7	1	5	4	0	2	7
近くにバス停ができた	6	1	2	3	2	7	0
ラウンドダイヤで分かりやすい・覚えやすい	4	5	3	6	1	7	1
雨の日や暑い日に利用できる、助かる	3	0	1	0	0	2	1
発車時刻が遅れない	3	0	2	0	0	1	2
路線数が増えた	2	2	0	1	2	0	1
運行時間帯が長くなった	2	1	1	2	1	1	0
利用できるようになった、便利になった	2	1	1	0	1	0	0
坂道を登らなくてすむので助かる	4	0	0	0	0	0	0
乗り継ぎがよくなった	2	0	0	2	0	1	0
時刻表・路線図が配布された	2	2	0	0	0	0	0
その他	5	2	3	1	0	3	2
その他(ミニバス再編に関係なし)	9	2	6	0	1	3	1
不満・要望	1	0	2	1	0	0	0
不明	0	0	0	0	0	0	0
回答者数(「便利になった」と回答した人の合計)	57	19	40	23	12	53	22

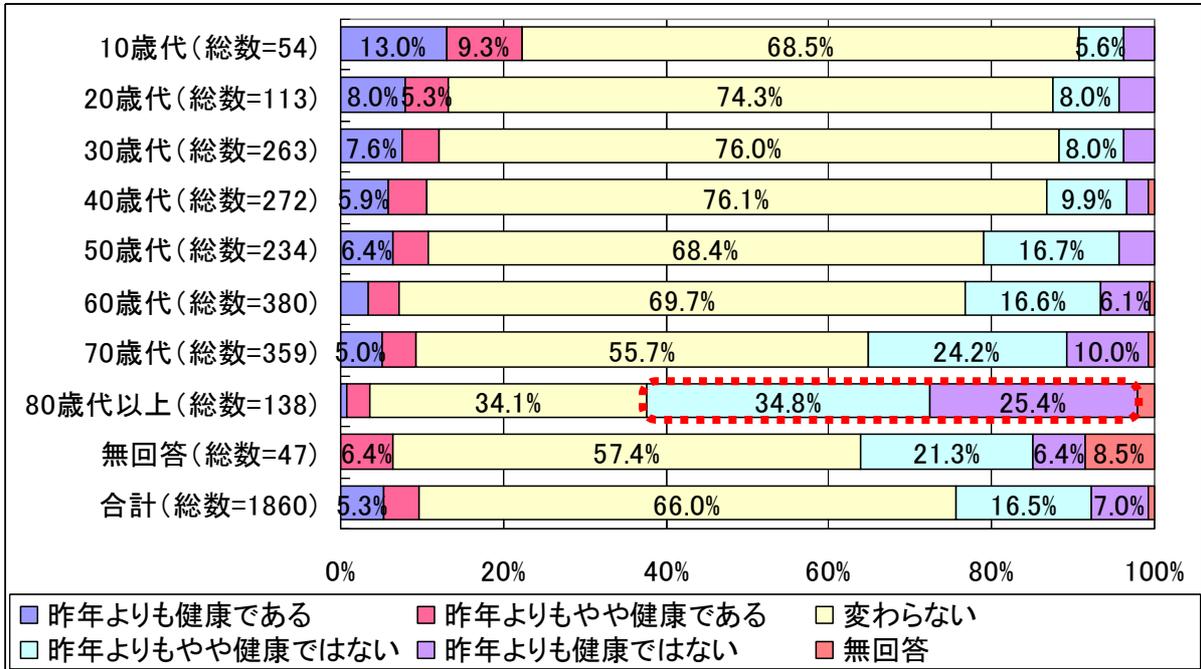
■不便になった点

項目	市内路線	三沢台路線	南平路線	旭が丘循環路線	落川路線	平山循環路線	川辺堀之内路線
乗り継ぎが必要になった	9	2	7	11	2	33	3
南平路線・日野行きがなくなった	3	2	30	1	2	0	3
運行本数が減った	7	5	14	2	3	3	0
車両が小さくなった(混雑している、座れなくなった)	2	6	10	3	2	6	0
バス停・行き先がわかりづらくなった	2	0	3	0	0	2	1
目的地に行くのが不便になった	1	0	3	0	1	2	0
時間がかかるようになった	2	0	3	0	0	3	0
経路が変更された(市内路線)	4	0	2	0	1	0	1
経路が変更された(平山循環路線)	1	0	0	0	0	5	0
運行時間帯が短くなった	0	0	1	0	1	3	1
バス停が遠くなった	0	0	0	0	0	2	0
時刻表が変わった	0	0	1	0	0	0	0
路線が通過しなくなった	0	0	1	0	0	0	0
バスが狭い道を通るようになった	1	0	0	0	0	0	0
その他	1	0	3	2	0	3	0
不満・要望	2	2	6	2	0	6	4
問題なし	0	0	1	0	1	0	0
回答者数(「不便になった」と回答した人の合計)	31	14	62	16	10	47	9

4.5 1年前からの変化（再編前後の変化）

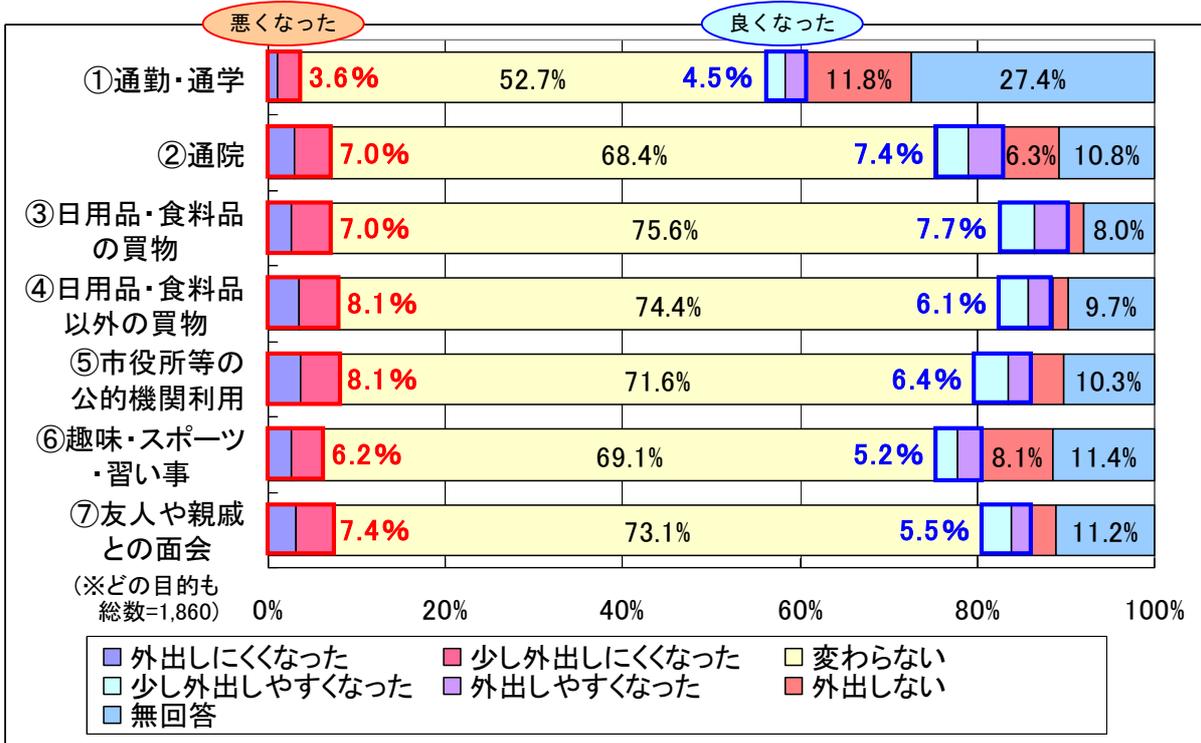
（1）健康状態の変化（年代別集計）

年代が高いほど「昨年よりも健康ではない」と回答した人の割合が高く、80歳代以上では60.1%を占める。



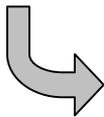
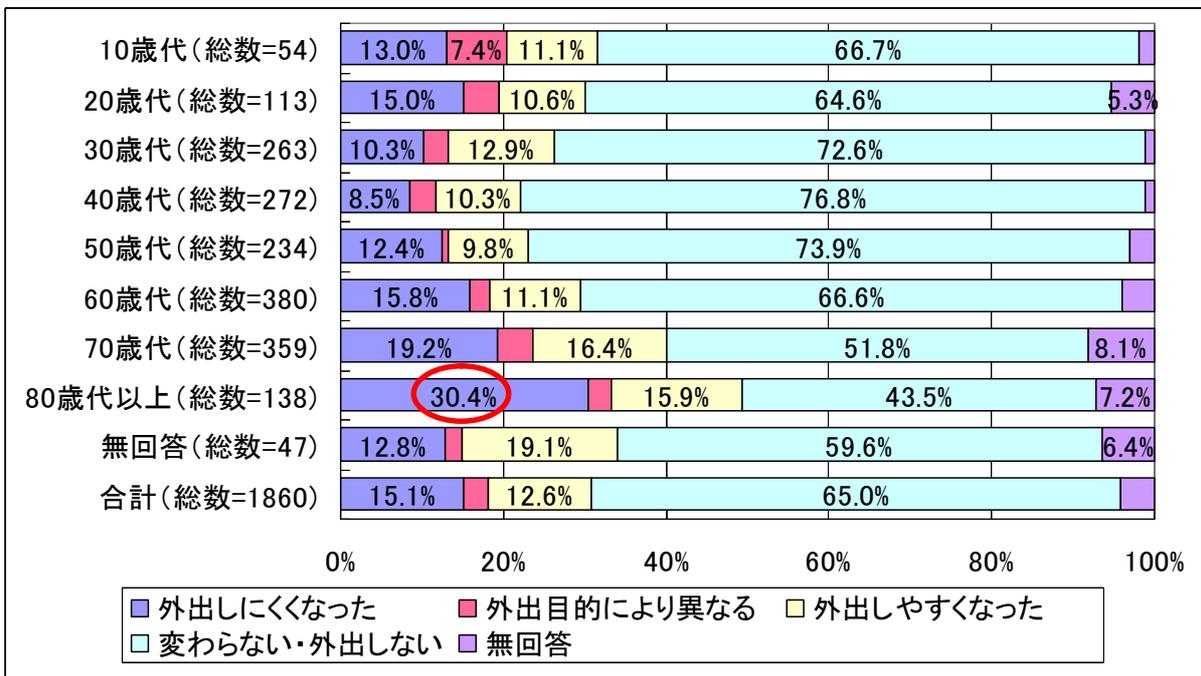
（2）外出しやすさの変化（外出目的別）

どの目的でも「変わらない」が大半を占めるが、「④日用品・食料品以外の買物」では「外出しにくくなった」が「外出しやすくなった」を2ポイント上回っている。



(3) 外出しやすさの変化（年代別集計）

1年前と比べた外出しやすさ（※バス以外での外出も含む総合評価）では、「変わらない」が大半を占める。ただし、80歳代以上では「外出しにくくなった」が30.4%を占める。

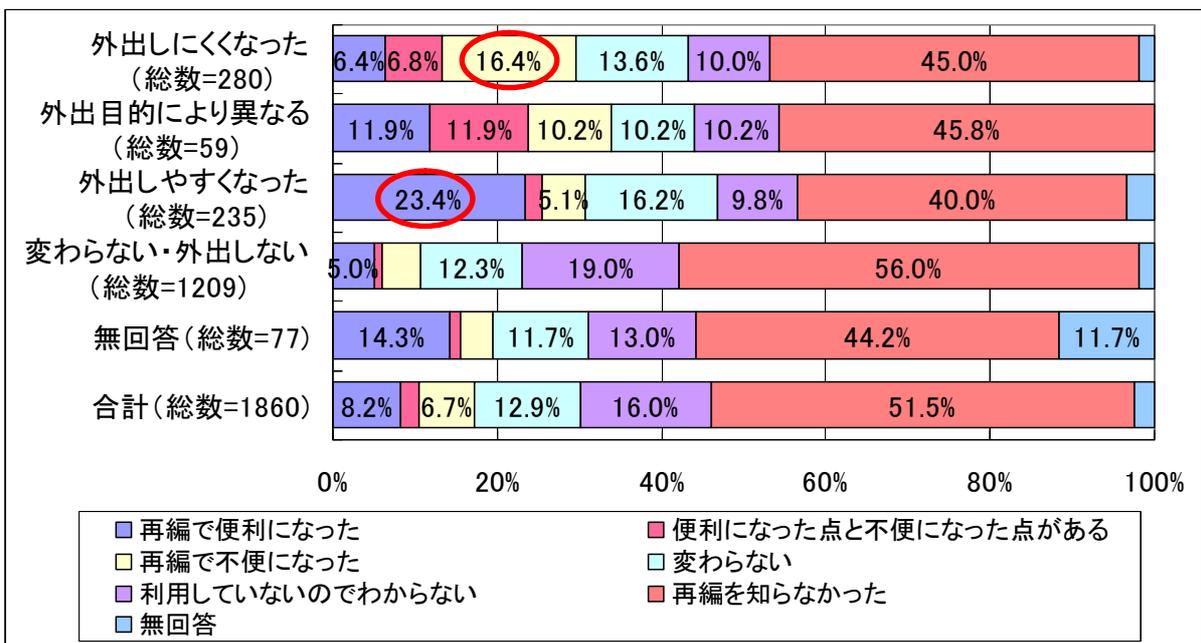


集計区分

外出しにくくなった : 7つの外出目的のうち、ひとつでも「外出しにくくなった」と回答
 外出目的により異なる : 「外出しにくくなった」移動と「外出しやすくなった」移動が混在
 外出しやすくなった : 7つの外出目的のうち、ひとつでも「外出しやすくなった」と回答
 変わらない・外出しない : 全ての外出目的で「変わらない」または「外出しない」と回答
 無回答 : 全ての外出目的に無回答

(4) 再編の評価（外出しやすさの変化別集計）

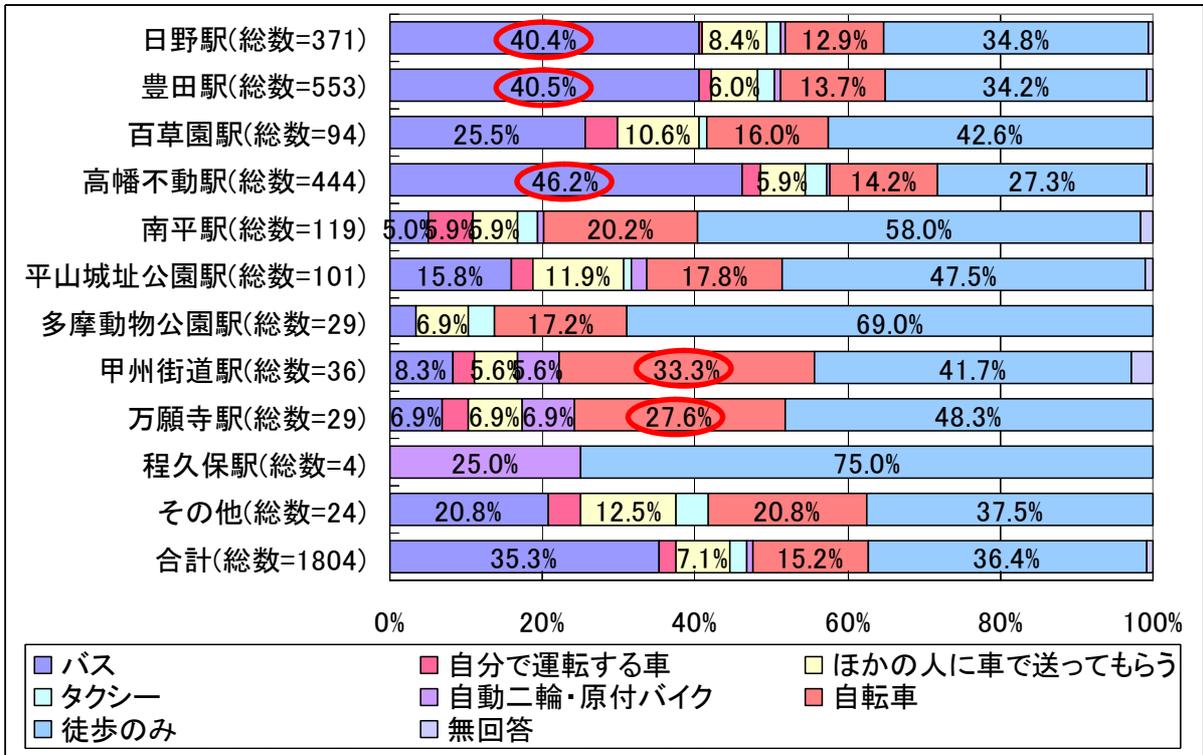
「外出しにくくなった」と回答した人の内、「再編により不便になった」人の割合は16.4%で、「便利になった」を大きく上回っている。一方、「外出しやすくなった」と回答した人においては、23.4%が「再編で便利になった」と回答している。



4.6 公共交通の利用について

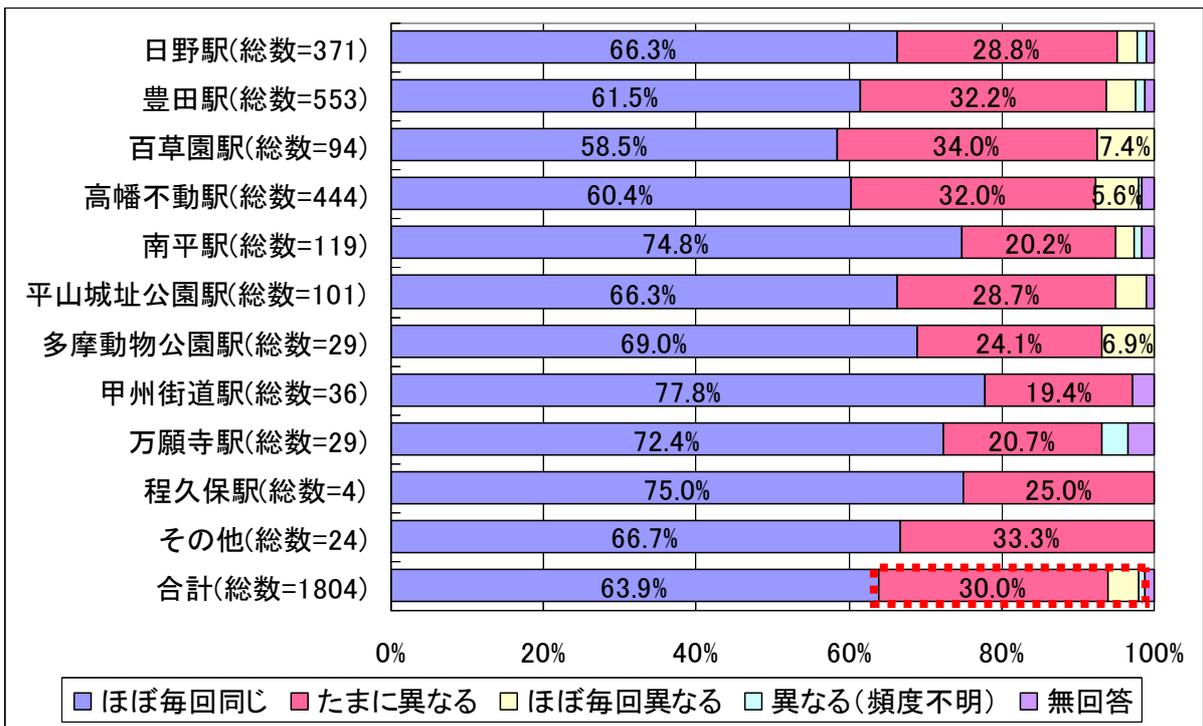
(1) 駅利用交通手段

3大拠点駅ではバス利用が多い。その他の駅では徒歩が多く、モノレールの駅では自転車の割合も高い。



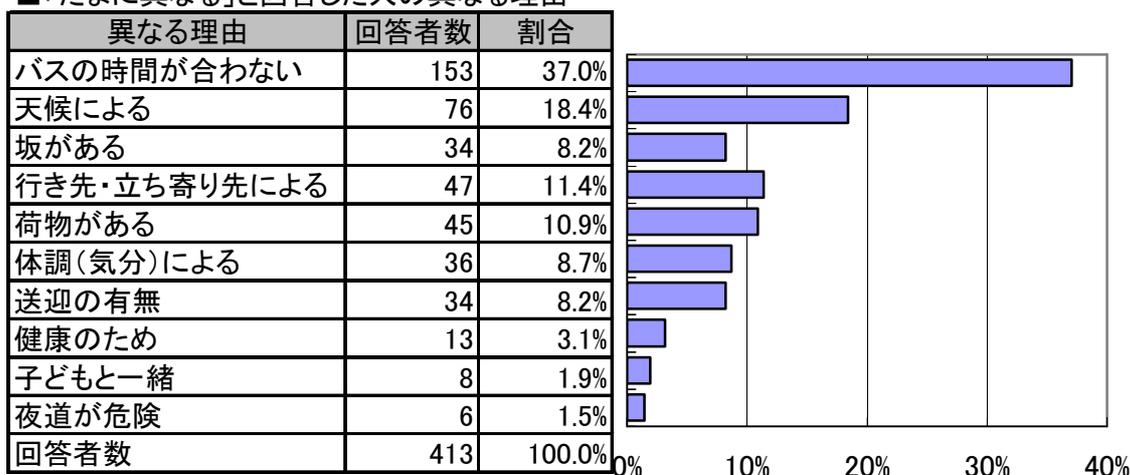
(2) 駅までの交通手段は往復で異なるか

帰宅時間や天候により、行きと帰りで交通手段を変えている人が34.8%存在している。

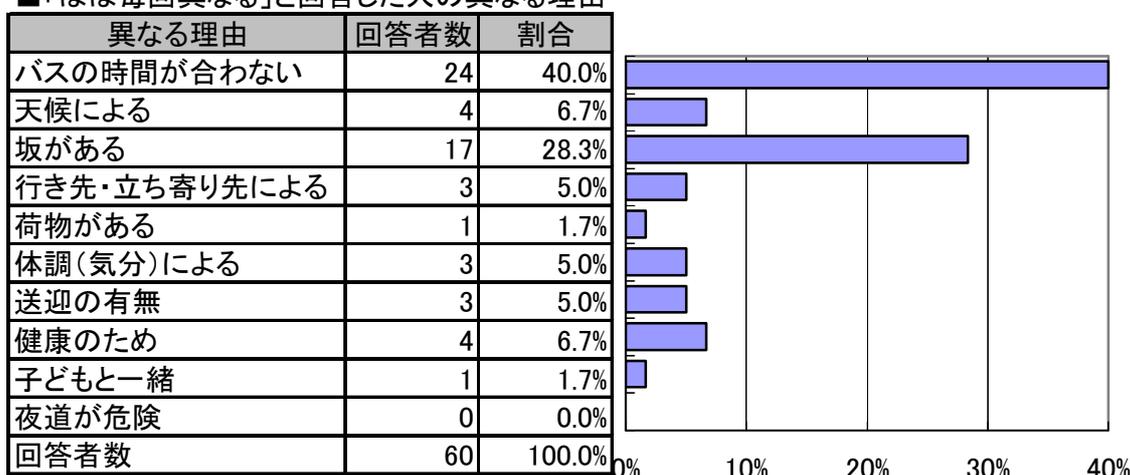


【行きと帰りで交通手段が異なる理由】

■「たまに異なる」と回答した人の異なる理由



■「ほぼ毎回異なる」と回答した人の異なる理由



■駅別集計

※回答者数10人以上の駅のみ掲載

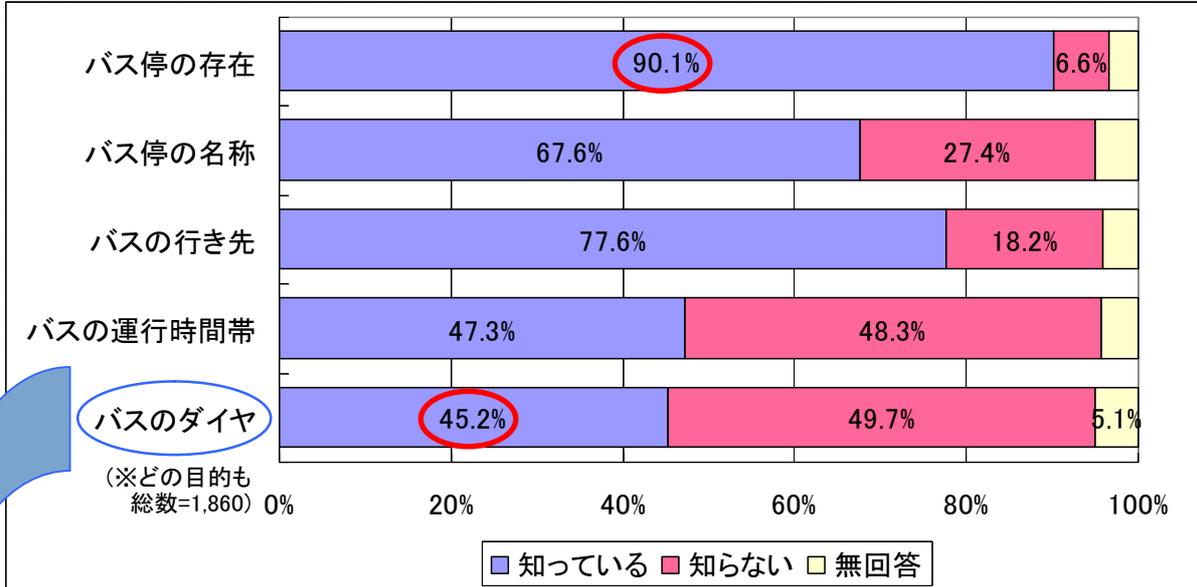
※「たまに異なる」「ほぼ毎回異なる」の合計

異なる理由	日野駅	豊田駅	百草園駅	高幡不動駅	南平駅	平山城址公園駅
バスの時間が合わない	33.7%	47.6%	18.8%	40.3%	5.6%	25.9%
天候による	15.8%	17.1%	18.8%	16.0%	11.1%	22.2%
坂がある	12.6%	7.3%	6.3%	17.6%	16.7%	7.4%
行き先・立ち寄り先による	10.5%	7.3%	15.6%	10.1%	16.7%	14.8%
荷物がある	14.7%	6.7%	12.5%	8.4%	16.7%	7.4%
体調(気分)による	9.5%	7.9%	9.4%	6.7%	22.2%	3.7%
送迎の有無	10.5%	6.7%	6.3%	5.0%	11.1%	18.5%
健康のため	1.1%	3.0%	3.1%	4.2%	11.1%	3.7%
子どもと一緒に	2.1%	1.2%	6.3%	2.5%	0.0%	0.0%
夜道が危険	0.0%	1.2%	0.0%	2.5%	0.0%	3.7%
回答者数(実数)	95	164	32	119	18	27

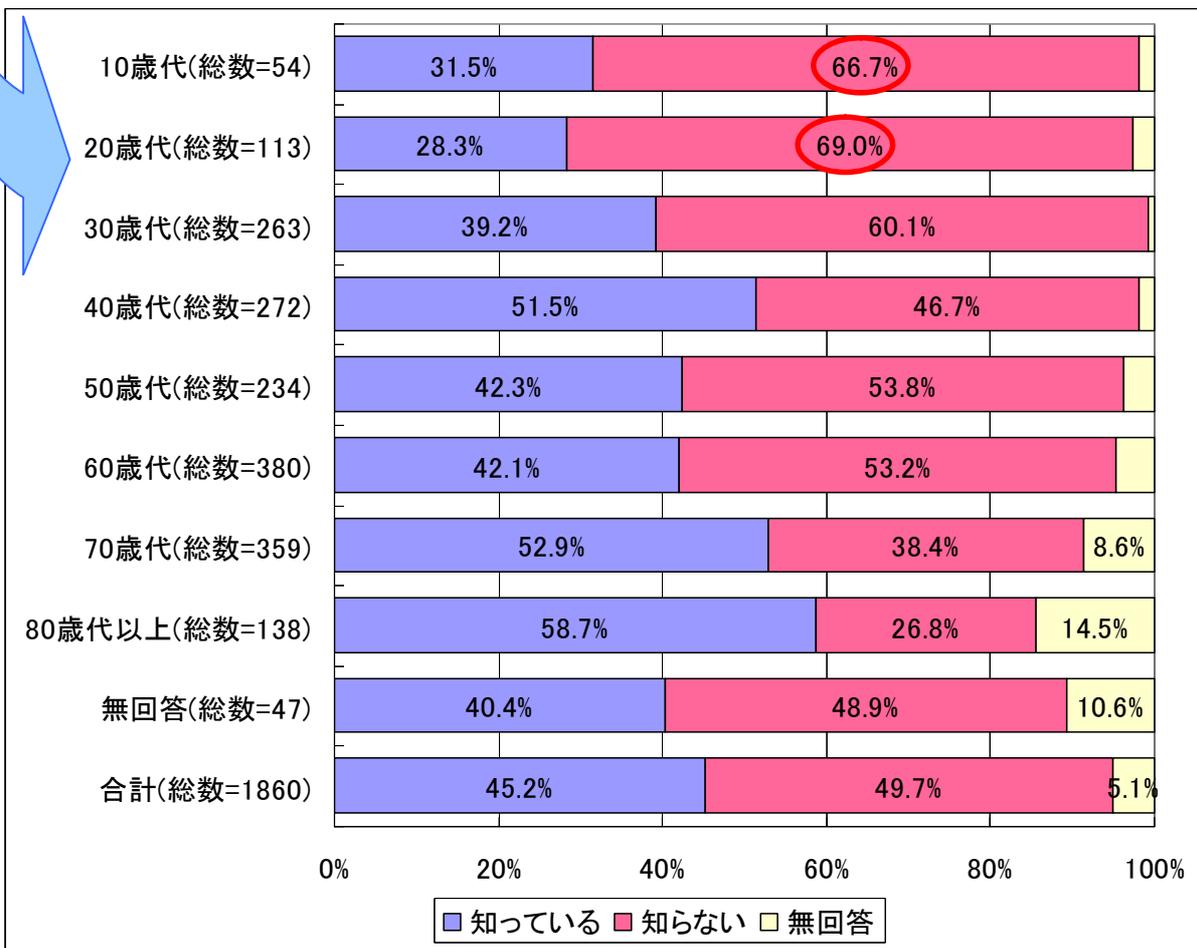
(3) 自宅周辺を運行しているバス路線の認知度

多くの人がバス停の存在は知っているが、運行ダイヤまで知っている人は半数に満たない。特に若年者層は知らない人の割合が高い。

■バス路線の認知度（全体集計）

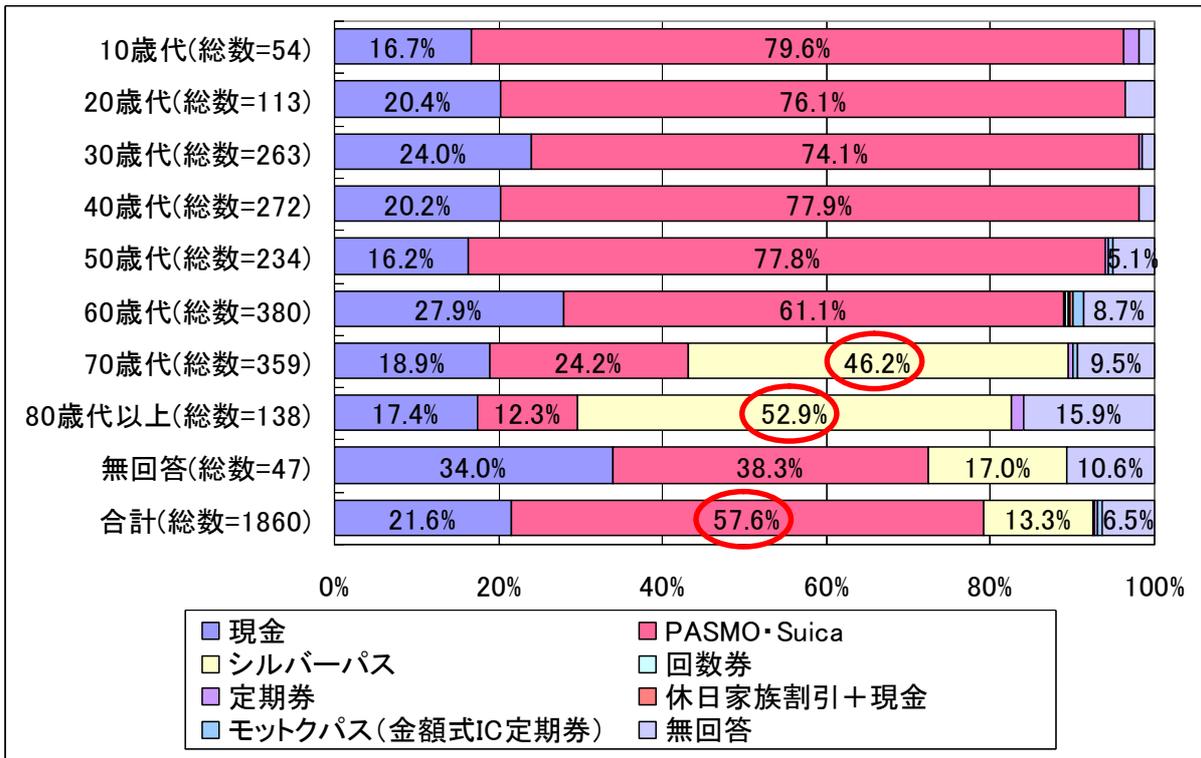


■バスダイヤの認知度（年代別集計）



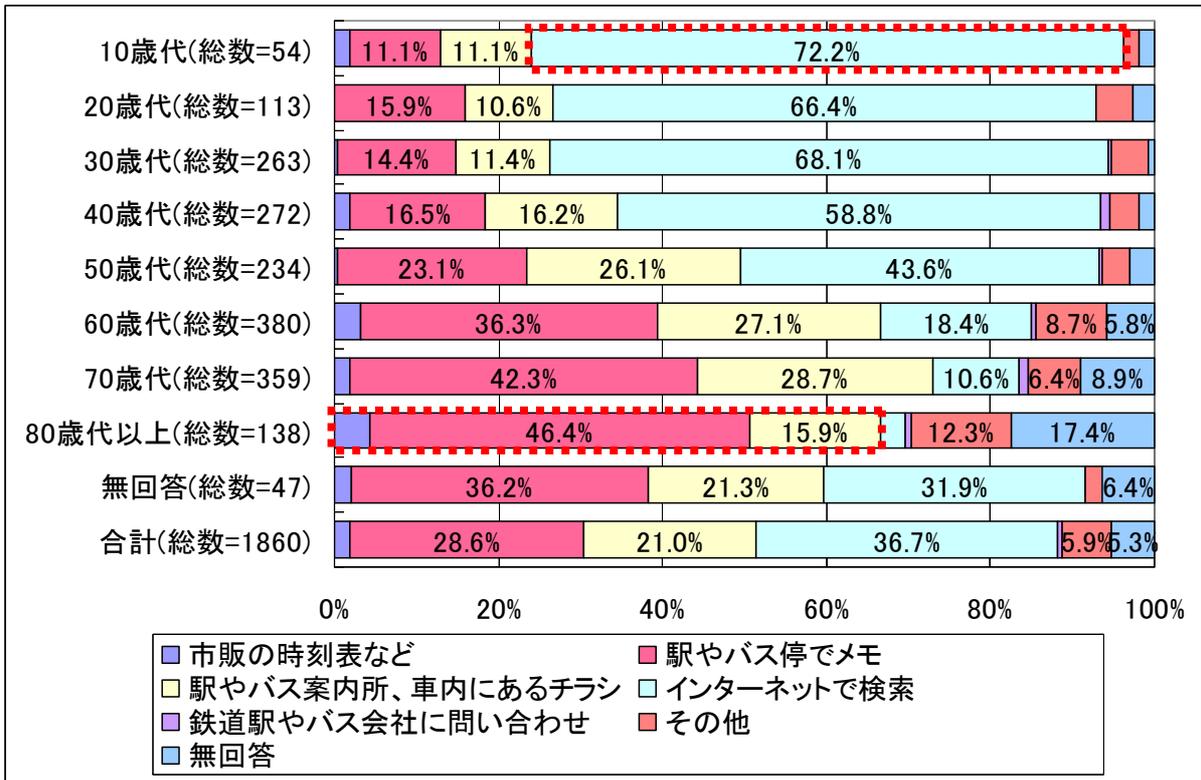
(4) バス運賃の支払い方法

ICカード利用者が多い。70歳代以上では約半数がシルバーパスを利用している。



(5) 運行情報の入手方法

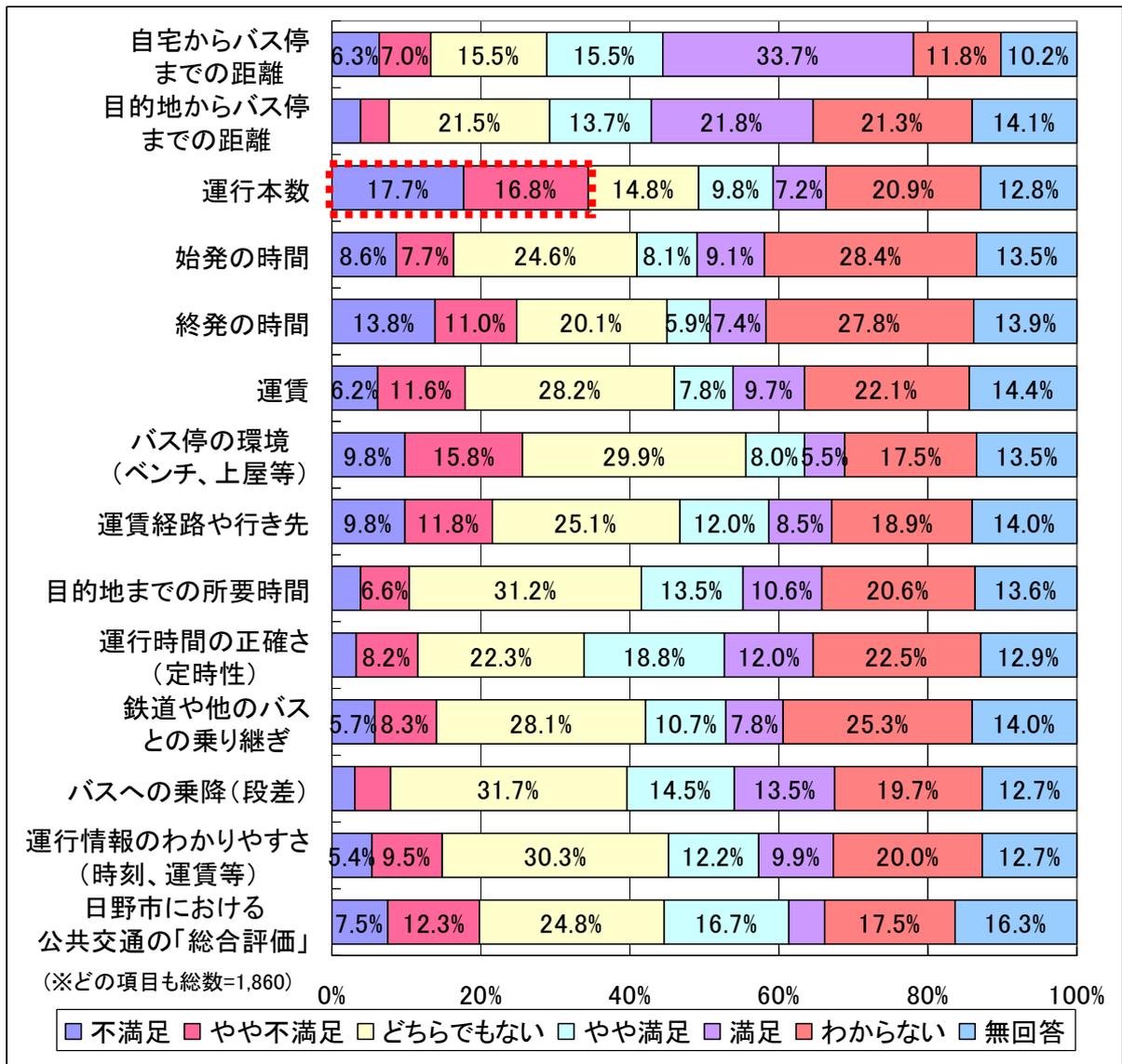
若年者層の大半はインターネットを活用し運行情報を入手している。一方、高齢者層には紙媒体で情報を入手している人が多い。



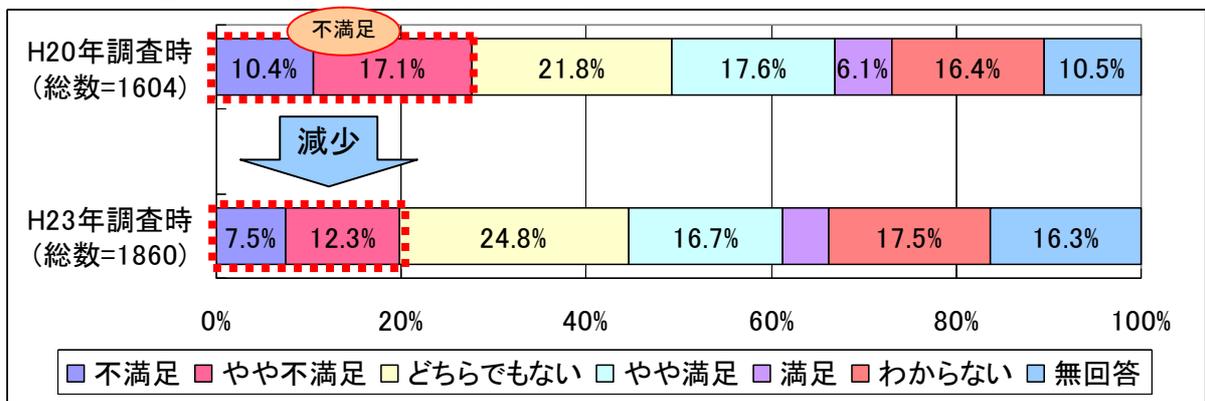
(6) 市内公共交通の満足度

運行本数の不満足度が高い。総合満足度は事前調査時に比べ「不満足」「やや不満足」の割合が減少している。

■公共交通サービス項目別満足度（全体集計）

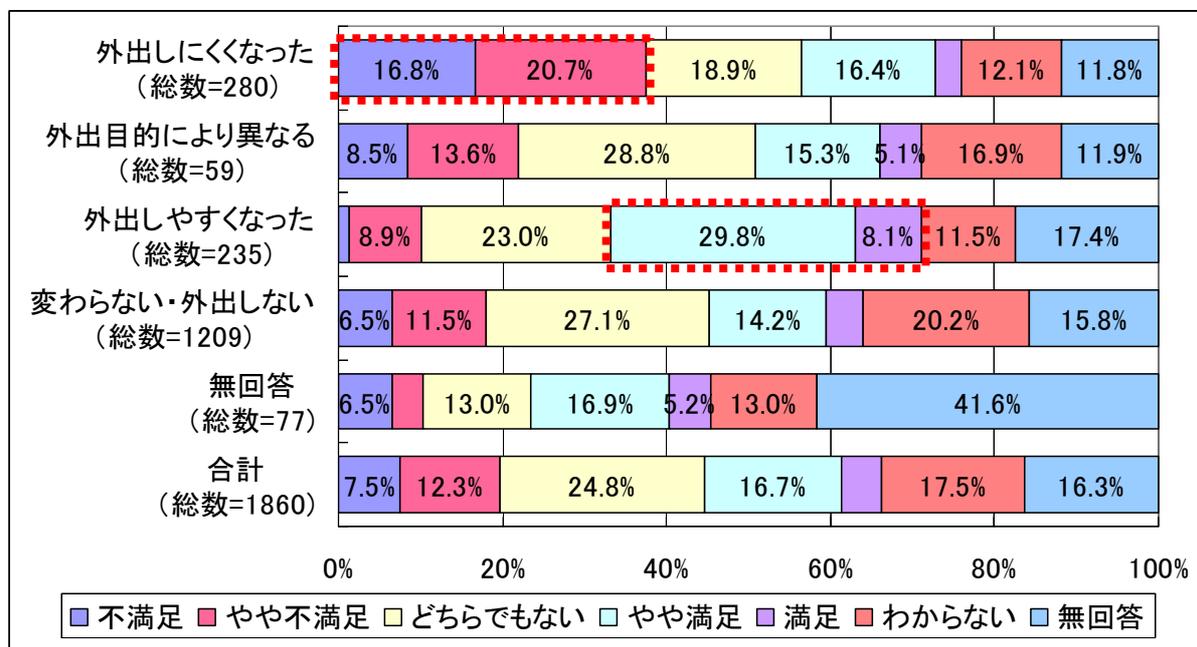


■公共交通サービス満足度（総合評価）の変化



(7) 外出しやすさと市内公共交通満足度との関係

ここ1年で「外出しにくくなった」と感じている人の内、37.5%が公共交通に満足（※「不満足」「やや不満足」の合計）していない。一方、「外出しやすくなった」と感じている人の内、37.9%が公共交通に満足（※「満足」「やや満足」の合計）している。



5. 市民アンケート調査結果のまとめ

- 今回の路線再編は事業規模を変えず、運行の効率化を図りつつ利便性を向上させたものである。そのため、運行本数の増加などにより便利になる人が増える一方で、乗り継ぎが必要になるなど、再編により不便になる人が少なからず存在することも想定されていた。
- 結果として「便利になった」と感じている人が22.6%であり、「不便になった」と感じている人(19.4%)を上回った。不便になった点は当初より想定していた内容にとどまり、想定外の問題点はみられなかった。
- 回答者に高齢者が多く、健康状態の悪化などから「1年前に比べ外出しにくくなった」人が「外出しやすくなった」人を上回る結果となった。ただし、「外出しやすさに変化があった」人の約3割は再編で利便性に変化があったと回答している。特に「外出しやすくなった」人の23.4%が「再編で便利になった」と回答しており、再編は外出しやすさの向上に少なからず寄与したものと考えられる。
- 一方、「外出しにくくなった」と回答した人の16.4%が「再編で不便になった」と回答している。不便になった理由として一番多いのは「乗り継ぎが必要になった」ことであるが、乗り継ぎについては乗り継ぎ抵抗軽減策を実施しており、施策が利用者に定着することにより不便さは緩和されると考えている。
- 路線再編により運行本数が倍増した地域においても、再編自体を知らなかった人が半数を占めていた。自宅周辺を運行するバスのダイヤを知らない人も半数を占めており、継続的な運行PRが必要である。
- 日野市地域公共交通総合連携計画を策定する3年前に比べ、市内公共交通全体について「満足」の割合は微減(2.2ポイント減)なのに対し、「不満足」の割合は7.8ポイント減少している。満足度の向上には至っていないが、不満足な状況は改善されつつあると考えられる。