

連携計画(案)への意見とその対応

		意見・提案	コメント	計画(案)の修正
1	パブリックコメント	<p>貴案では、利用者の中学区域別アンケート調査をされたデータを基にしたアプローチをとっており、それなりに考えられた方法であると言えるでしょう。</p> <p>中核となる地域を3つの主要駅に絞り、その間の路線充実を目指しているのも正しいアプローチですが、アンケート結果から明確なことは、居住地域と3つの核とが強く結びついていて、あたかも3つの町が独立して存在しているかのように読み取れることです。</p> <p>日野市としての街づくりイメージである都市計画を決めて、それを意識した公共交通網を設定することが必要と考えます。</p> <p>3地域の寄せ集めの都市計画では、いつまでたっても市民の一体感が醸成されないのではないかと危惧します。3人の子供家族がそれぞれ独立してばらばらに生活し、親は住所不定で、居るのか居ないのか分からない日野一家では困ります。</p> <p>今回の案で高幡不動から豊田へのバス路線が追加されたのは評価しますが、日野市一体化の都市計画に基づくものならば、1時間に1本では現状追認だけではないでしょうか。これまでどおりの離散家族で良いのなら仕方ありませんが、一市民としては将来にわたる街づくりの青写真を示して欲しいと考えます。それがあっての公共交通網の整備だと考えます。</p>	<p>日野市の三大拠点である日野、豊田、高幡は、それぞれ特色のある発展をとげており、まちづくりにおいては、広域的な交通・生活活動の中心となる「交流拠点」と位置づけ、これらの連携の強化を目指しています。</p> <p>ご指摘のとおり、高幡不動駅から豊田駅への新規路線は、1時間1本で運行開始する計画ですが、運行開始後は、利用者調査、沿線アンケート調査に基づく事業評価を行い、見直しを行っていくこととしています。</p> <p>なお、既に路線のある、高幡不動駅から日野駅、日野駅から豊田駅についても、さらなる連携強化を図っていきたいと考えています。</p>	あり 変更点①
2	パブリックコメント	<p>① 豊田駅～一番橋(又は高幡橋)～高幡不動駅のバスを運行してほしい。</p> <p>豊田駅～高幡不動駅は距離的には近いのに、交通では不便なのです。晴れた日は自転車ですが、雨の日は、豊田駅～立川駅(JR)、立川北～高幡不動駅(モノレール)と遠回りをしなければなりません。又、日野駅から高幡不動行のバスがありますが、川崎街道あたりで渋滞が多いのです。</p> <p>② 豊田駅～泉塚～商工会館～日野市役所(市民会館)のバスを運行してほしい。</p> <p>豊田駅～日野駅のバスがありますが、泉塚から甲州街道の方へ行ってしまいます。市役所、市民会館へは頻度が多いのでぜひ希望致します。</p>	<p>① 豊田駅～一番橋～高幡不動駅の間はミニバス南平路線を運行していますのでご利用ください。</p> <p>② 豊田駅～市役所方面へはミニバスを運行していますのでご利用ください。</p>	なし

3	交通会議	基本方針に関して、三大拠点の連携と公共施設への利便性について、モビリティ評価結果からの根拠付けが必要である。	計画に明記する。	あり 変更点①
4	交通会議	乗り継ぎに関して、既存路線も含めた情報提供を考えるべき。	計画に明記する。	あり 変更点②
5	交通会議	乗り継ぎターミナルの整備はバリアフリーの視点を入れて考えてほしい。	計画に明記する。	あり 変更点③
6	交通会議	ワゴンタクシーの見直しに関して、福祉タクシーの車両や運賃も検討してほしい。	計画に明記する。	あり 変更点④
7	交通会議	数値目標に関して、路線単体での変化ではなく、周辺の既存路線も含めた測定とするべき。	計画に明記する。	あり 変更点⑤
8	交通会議	デマンド型は種類が多く、今回の検討がすべてではない。他タイプの検討をするべき。	計画に明記する。	あり 変更点⑥
9	交通会議	都市計画道路の整備に伴う新たな路線、各地域のバス路線要望に応えることを事業に盛り込むべき。	計画に明記する。	あり 変更点⑦
10	交通会議	日野市バス交通等検討委員会で策定した検討案を反映するべき。	計画に明記する。	

連携計画(案)変更点のまとめ

	変更箇所	変更内容
①	3ページ 3行目から8行目まで加筆	市内各地からの市内各施設(病院、行政施設、3大商業拠点、公共施設)へのモビリティを調査した結果、公共交通で3大商業拠点へのアクセスが便利な地域は、公共交通利用時のモビリティが比較的高いことがわかった。これは、市の主要な公共施設は3大商業拠点の周囲に立地しており、交流センター等の地域施設は各地域にバランスよく配置されているためと考えられるが、言い換えれば、3大商業拠点へのアクセス性を向上させることで、公共交通利用時のモビリティを向上させることが可能である。
	13ページ 8行目から9行目まで加筆	●モビリティに課題のある地域は、3大商業拠点へのアクセスに課題がある地域と概ね一致している。
	13ページ 11行目から12行目まで加筆	→公共交通利用時のモビリティを向上させるためには3大商業拠点へのアクセス性を向上させることが必要である。
	13ページ 17行目から18行目まで変更	上図の得点は、各メッシュ区画における「評価対象施設(市役所、病院、3大商業拠点、集会所等)までの所要時間」を得点化し、平均化したものである。
②	10ページ 4行目から5行目まで加筆	再編に関連する路線だけでなく既存路線の運行状況もPRし、市内バス交通全体について、分かりやすさ・利用しやすさの向上を目指す。
③	10ページ 15行目を変更	○バス待ち環境整備(ベンチ、上屋、風よけの整備、 <u>バリアフリー化</u>)
④	11ページ 15行目から17行目を加筆	なお、丘陵地補間型交通は高齢者福祉の役割も担っていることから、福祉施策として実施されている福祉タクシーとの役割分担が不明確になりやすい。サービス内容の見直しは、利用者にとっての分かりやすさを第一に考え、実施するものとする。

	変更箇所	変更内容
⑤	6ページ 32行目から33行目 を変更	事業実施前後での市内バス利用者数の変化を評価する。利用者数の調査は経年的に実施する。
⑥	24ページ 26行目以降を加筆	<p>③デマンド型のタイプについて</p> <p>タイプ1 時刻固定・路線迂回型(今回検討したタイプ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要なバス路線と時刻表が予め決められており、利用者からの予約がある場合のみバスルートを経回する。 ・タクシーの配車システムで対応できる。ただし、オペレーターが人力で行うため、利用者が増加すると限界がある。 ・利用者は、バス利用と同じサービスに対して予約をしなければならない。 ・代表例:しずくいしデマンドタクシー(岩手県雫石町) <p>タイプ2 時刻固定・路線非固定型</p> <ul style="list-style-type: none"> ・始発と終点のバス停及び時刻表が決められており、利用者からの予約に応じてバスルートを決める。 ・配車、路線選定が複雑になるため、コンピューターを活用したシステムの導入が不可欠となり、初期投資、通信費が多額となる。 ・一運行を終えた後、車庫に戻る必要があるため、タイプ3ほど事業効率はよくない。 ・代表例:おだかe-まちタクシー(福島県南相馬市(旧小高町)) <p>タイプ3 時刻非固定・路線非固定(タクシータイプ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停留所は固定されているが、決められた時刻と路線がなく、利用者の予約に応じてバスの運行を行う。 ・タイプ2同様、コンピューターを活用したシステムが必要になり、初期投資、通信費が多額となる。 ・利用者は自分の都合で利用できるため利便性が非常に高い。 ・需要がある間は車庫に戻る必要がないため事業効率がよい。 ・代表例:中村まちバス(高知県四万十市(旧中村市)) <p>以上のように、今回の条件でのデマンド化はメリットが得られないと判断できる。しかし、デマンド型にはさまざまな運行形態があるため、対象範囲を広げた場合、複数の路線をまとめた場合等、メリットが得られるかを具体的に検討する必要がある。</p>
⑦	9ページ 9行目から11行目 を加筆	あわせて、体系的な公共交通ネットワークを構築するため、都市計画道路の整備に伴う新たな路線配置、地域の路線設置要望等について、日野市バス交通等検討委員会の策定した検討案を踏まえ検討する。