

# 日野市地域公共交通総合連携計画（案）

平成 21 年 3 月

日 野 市



## 目 次

|                    |    |
|--------------------|----|
| 1. 日野市の現況および課題     | 1  |
| 2. 基本的な方針          | 4  |
| 3. 地域公共交通総合連携計画の区域 | 4  |
| 4. 地域公共交通総合連携計画の目標 | 4  |
| 5. 事業の概要及び事業の実施主体  | 7  |
| 6. 計画期間            | 12 |
| 7. 参考資料編           | 13 |



## 1. 日野市の現況および課題

### 1.1 日野市の地形的特徴

日野市の地形は大きく丘陵地、台地、低地の3段から構成されている。また、市の北部境を多摩川が、市の中央部を浅川が流れており、多様性に富んだ地形となっている。

浅川流域の右岸（南側）は多摩丘陵と呼ばれる丘陵地である。起伏の激しい地域であるが、宅地造成により多くの市民が居住している。

浅川左岸（北側）は台地であり、住宅地と多摩地域有数の工業地を中心とした土地利用となっている。

浅川と多摩川沿いの低地は、住宅地と農地が共存する土地利用となっている。

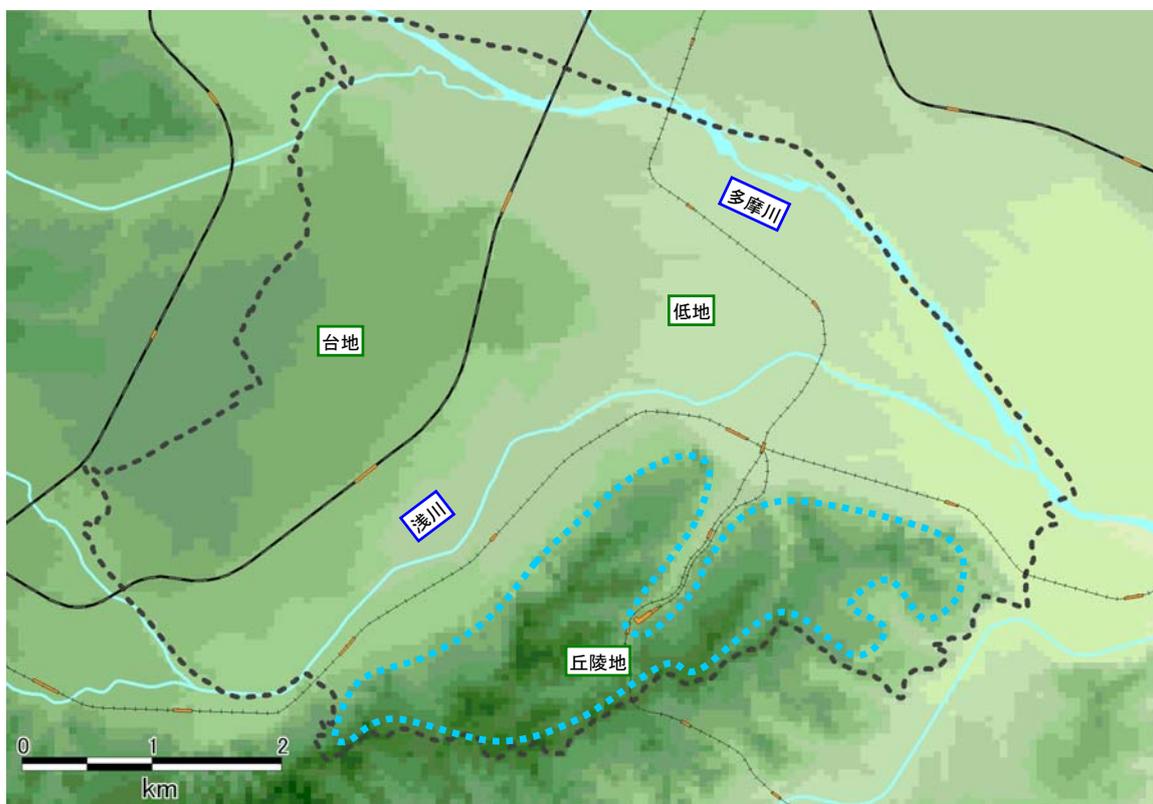


図 1.1 日野市の地形

### 1.2 日野市の公共交通の現況

本市の公共交通網は乗合輸送機関である「鉄道」「モノレール」「路線バス」「ミニバス」「丘陵地ワゴンタクシー」と個別輸送機関である「タクシー」により形成されており、それぞれが次の役割を担っている。

| 分類     |                     | 役割  | 運行補助 |
|--------|---------------------|---|------|
| 乗合輸送機関 | 軌道系交通<br>(鉄道・モノレール) | ・隣接市との広域都市間連絡<br>・市内の拠点間連絡                        | なし   |
|        | 路線バス                | ・市内の拠点間連絡（軌道系交通が配置されていない区間）<br>・比較的需要の多い地域と拠点間の連絡 | なし   |
|        | ミニバス                | ・需要が少なく路線バスが運行されていない地域と拠点間の連絡                     | あり   |
|        | 丘陵地ワゴンタクシー          | ・地形的条件からミニバスの運行ができない丘陵地と拠点間の連絡                    | あり   |
| 個別輸送機関 | タクシー                | ・戸口輸送サービスを提供                                      | なし   |

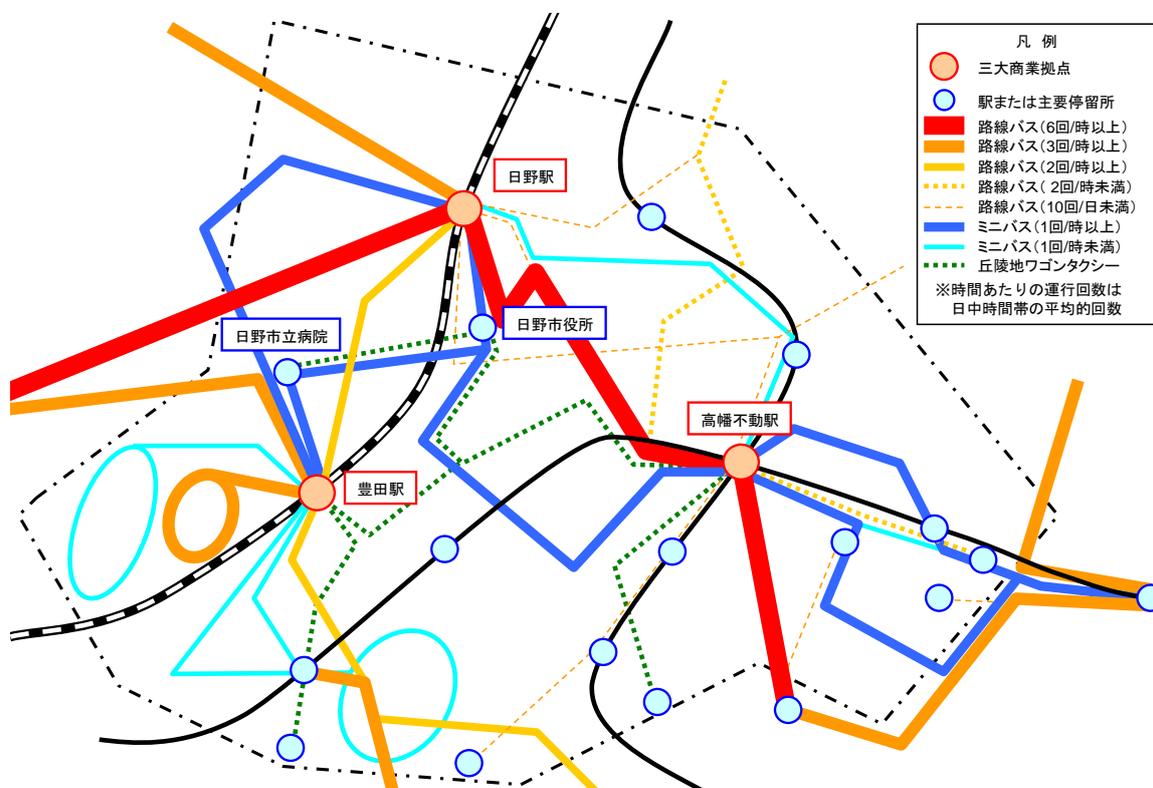


図 1.2 日野市公共交通網

公共交通網の現況について、路線バスおよびミニバスは 3 大商業拠点（日野駅・豊田駅・高幡不動駅）を中心に運行されており、沿線市民については 3 大商業拠点（少なくともいずれか 1 箇所）へ直接アクセスできる。また、ミニバスは運行本数が少ないものの市役所および市立病院に直接乗り入れていることから、ミニバス沿線の市民は市役所・市立病院へ直接アクセスできる。（※一部の路線では乗り継ぎが生じるが、乗り継ぎ割引が適用される）

一方、路線バスとミニバスまたはミニバスとミニバスにおいて、拠点における接続が考慮されておらず、乗り継ぎ利用者にとって利便性が高いとは言えない。また、道路整

備が進行中の地域ではバス路線がない、または非常に本数の少ない路線となっており、バスを使いたくても使えない状況がある。

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。

運行形態について、ミニバスと丘陵地ワゴンタクシーの運行は市が運行補助を行っている。ミニバスは交通空白地域解消と市内南北交通の連携強化を主な目的としており、現在7路線が運行されている。また、本市の特徴として地形が急峻な丘陵地に多くの人が居住している点が挙げられるが、丘陵地では自動車等を自由に利用できない人は日常生活の移動に不自由を感じており、生活交通手段の確保が課題となっている。この課題解決を目的に、現在丘陵地ワゴンタクシー2路線が運行されている。

なお、丘陵地ワゴンタクシーは高齢者福祉（丘陵地に住む高齢者の、市役所・市立病院への移動を支援）を主な目的としていたことから、運行日は平日に限定されている。また、ミニバスが走行できない狭小・急勾配な道路を経路とするため、大量輸送需要には対応できないこともあり、通勤・通学時間帯は運行時間帯から除かれている。

### 1.3 上位計画における目標

日野市の第4次基本構想・基本計画「日野いいプラン2010」では、将来都市像「住みいい・ここちいい・いきいきのまち 日野」を実現するため、「3つの目標」と、それに基づく「まちづくり10本の柱」を定め、市民と行政との参画、連携、協働のもとで、総合的かつ計画的に推進していくことが謳われている。その「まちづくり10本の柱」の一つとして「気軽に出かけられるまちづくり」が掲げられており、「丘陵地や坂道など日野の地形特性を踏まえ、だれもが気軽に外出でき、社会で活動できるための環境整備の推進（バス路線や道路整備の改善）」に向け、バス路線の改善については「便利な交通システムの構築」が目標とされている。

### 1.4 公共交通の課題

市はミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの運行により「便利な交通システムの構築」を目指してきたが、路線数の増加や高齢化の進展等に伴い、以下の点が新たな課題となっている。

- ①ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーは、9路線のうち7路線が市役所・市立病院を経由しており、この区間で路線が集中している。
- ②幹線道路となる都市計画道路の整備が進んでおり、道路体系に合わせた路線配置が必要とされている。
- ③高齢化の進展に伴い市内全域で公共交通の更なる充実が求められている。特に丘陵地の宅地造成地においては深刻な問題となっている。

## 2. 基本的な方針

本計画は、上位計画における目標と前述の課題を踏まえ、以下を基本方針とする。

### 地域の実情にあった便利で効率的な公共交通網の確立

- ◆最寄りの3大商業拠点へ乗り継ぎなしでアクセスできる公共交通の実現
- ◆市役所および市立病院へ乗り継ぎなし又は乗り継ぎ1回でアクセスできる公共交通の実現
- ◆市民にとって分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

## 3. 地域公共交通総合連携計画の区域

本計画の対象区域は日野市全域とする。

## 4. 地域公共交通総合連携計画の目標

本計画では、基本目標の実現に向け計画の目標を以下のように設定する。

- 目標1：体系的な公共交通ネットワークの構築
- 目標2：拠点間連携の強化
- 目標3：ミニバス路線網の単純化
- 目標4：ミニバスにおけるラウンドダイヤの設定
- 目標5：丘陵地における生活交通確保策の検討

### (1) 体系的な公共交通ネットワークの構築

前述のように、本市の公共交通網（乗合輸送機関）は「軌道系交通（鉄道、モノレール）」「路線バス」「ミニバス」「丘陵地ワゴンタクシー」により形成されている。「ミニバス」「丘陵地ワゴンタクシー」は、軌道系交通と路線バスが運行されていなかった交通空白地域を対象に、市民の利便性向上を目指し導入してきた。しかし市民の要望に応じて順次路線を追加してきたことから、異なる交通モードの路線が同じ区間を運行し、非効率的であり、かつわかりづらくなっているケースが存在している。

このような状況を改善するため、交通モード間の役割分担が一部曖昧になっている「路線バス」「ミニバス」「丘陵地ワゴンタクシー」について、庁内検討委員会における協議結果も踏まえ今後のあり方を定める。

なお、現在の分類では民間事業者が補助金なしで運行している路線のことを「路線バス」と称しているが、「ミニバス」を「コミュニティ路線としての機能を有する路線バス」として位置付け、ミニバスを含む「路線バス」を機能面から4種に分類し、それぞれについて今後のあり方を定める。また「丘陵地ワゴンタクシー」については、今後は輸送車両にワゴンタクシー以外の車両を用いる等、丘陵地における生活交通確保策について幅広い検討を行うことから、交通モードを「丘陵地補完型交通」とし、今後のあり方を定める。

| 交通モード    | 機能  | 今後のあり方   | 事業主体    |
|----------|---|--|---------|
| 路線バス     | 幹線  | ・日中時間帯の運行本数を6本/時以上確保する。<br>(運行間隔10分以内)   | 民間交通事業者 |
|          | 準幹線   | ・日中時間帯の運行本数を2本/時以上確保する。<br>(運行間隔30分以内)   |         |
|          | 一般路線  | ・民間交通事業者の運営により運行を継続する。   |         |
|          | コミュニティ路線  | ・幹線・準幹線・一般路線が運行されていない、モビリティの確保を要する地域を運行する。<br>・「沿線地域住民」「運行事業者」「行政」が協同で路線を育て、一般路線化を目指す。 | 日野市     |
| 丘陵地補完型交通 | ・路線バスが運行できない丘陵地を運行する。<br>・路線バスとの連携を強化し、効率化を図る。<br>・現在の「乗合ワゴンタクシー」という形式に拘らず、導入地域の需要に応じた交通確保策を検討する。 |  |         |

## (2) 拠点間連携の強化

本市では、かねてより浅川により分断された南北間の連携強化が課題となっている。特に市内3大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）の連携強化は、各拠点の活性化を図るにあたり重要であるが、豊田駅～高幡不動駅間については二点間を直線的に結ぶバス路線が存在しない。都市計画道路を活用したバス路線の新設により南北拠点間の連携強化を図り、商業拠点の活性化に寄与する。

## (3) ミニバス路線網の単純化

現在、ミニバスは7路線中4路線が「市役所～市立病院」間を運行している。「市役所」「市立病院」へ直通する路線の利用者は便利であるが、その分非効率的な運行となっており、路線形態もわかりづらくなっている。複数路線の重複を解消することにより路線網を単純化し、わかりやすさを向上させる。なお、路線の単純化により、利用区間によっては新たな乗り継ぎが生じる。そのことによる利用者離れを防ぐため、乗り継ぎ抵抗の軽減化（既設ターミナル内でのバス待ち環境整備、情報提供、乗り継ぎ割引）を実施する。

また、利用者の誤乗車を防ぐため、方向幕表示の工夫等を実施する。

#### (4) ミニバスにおけるラウンドダイヤの設定

現在のミニバスには運行間隔が 60 分以上の路線が存在しており、出発時間が毎時間毎に異なりわかりづらくなっている。利便性向上のため、ラウンドダイヤ（毎時定時発のダイヤ）の実現を目指す。ただし、ミニバスと丘陵地ワゴンタクシーには現時点で既に年間 8.2 千万円の運行補助金が支出されており、運行の効率化なくして運行本数の増加は困難である。したがって、路線の単純化により「市役所～市立病院」間の供給過剰な状況を解消し、新たに輸送力を創出する。創出された輸送力については、旅客需要を勘案しながら運行本数増加に充当する。

#### (5) 丘陵地における生活交通確保策の検討

現在、丘陵地補完型交通として丘陵地ワゴンタクシーが運行されている。しかし、高齢者福祉を目的に導入されたことから、平日のみの運行である点や一部路線がミニバスと競合している点等が問題となっている。また、路線によっては運行経費に対して利用者が少なく、より効率的な運行形態への見直しが必要とされている。

運行形態の見直しについては、デマンド型へ転換する事例が多くみられる。現在の運行形態では、利用者の有無にかかわらず決められたダイヤに基づき運行されているが、デマンド型は予約があった便のみを運行する形態である。予約のない便は運行されないため、その分運行経費を削減できるが、一方で利用者からの予約を管理するオペレーターが必要になるため、管理費が増加する傾向にある。

なお、現在の平山ルートでデマンド型で運行した場合を試算検討すると、参考資料編 7.2 の通り、経費の削減効果は得られないという結果になった。

よって、公共交通網の一端を担う交通モードとして、ワゴンタクシーの運行を継続するが、路線バスとの連携強化による運行効率化を目指し、運行サービス内容の見直し検討を行う。さらに、現在の運行形態に拘らず、デマンド型の導入やタクシーの有効活用等も視野に入れ、丘陵地における有効な交通システムについて、採算性・公平性等を含め具体的検討を行う。

また、新規路線を導入する場合の導入基準と、導入した運行形態での運行継続を判断する維持基準、および基準を満たなかった場合の見直し方法について検討を行う。

#### ■数値目標

基本方針の実現に向け、次の項目について数値目標を設定する。具体的数値については、実施事業の詳細な内容決定後に設定する。

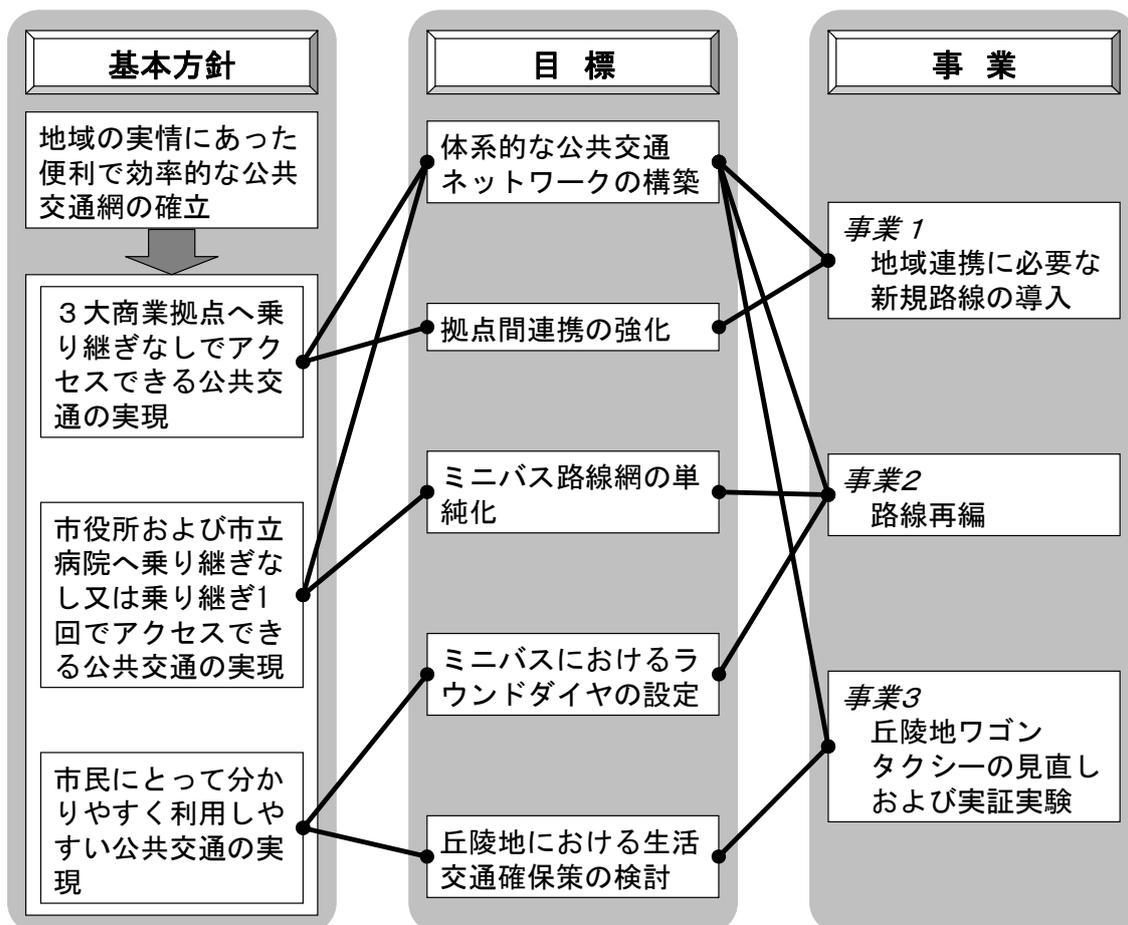
| 項目       | 内容   |
|----------|--|
| 利用者数     | 事業実施前後での市内バス利用者数の変化を評価する。利用者数の調査は経年的に実施する。 |
| 乗り継ぎ利用者数 | 再編により乗り継ぎが必要となる人のうち、再編後に乗り継ぎ利用した人の割合を評価する。 |
| 利用者意向    | 事業実施前後でのバス交通に対する利用者満足度の変化等、利用者意向の変化を評価する。  |
| モビリティ指標  | 市内各地から 3 大商業拠点等へのモビリティ向上を評価する。             |

## 5. 事業の概要及び事業の実施主体

本計画では、目標の達成に向け以下の事業を実施する。

|      |                              |                          |
|------|------------------------------|--------------------------|
| 事業 1 | 地域連携に必要な新規路線の導入（高幡不動駅～豊田駅路線） | 事業主体：日野市<br>運行主体：バス事業者   |
| 事業 2 | 路線再編（乗り継ぎ抵抗軽減策の実証実験）         | 事業主体：日野市<br>運行主体：バス事業者   |
| 事業 3 | 丘陵地ワゴンタクシーの見直しおよび実証実験        | 事業主体：日野市<br>運行主体：タクシー事業者 |

基本方針および目標と実施事業の関係は以下の通りである。



(1) 地域連携に必要な新規路線の導入（高幡不動駅～豊田駅路線）

地域連携強化のため、高幡不動駅～豊田駅間にミニバス路線を新設する。

| 項目    | 内容                              |
|-------|---------------------------------|
| 区間    | 高幡不動駅～高幡橋～駒形公園～東豊田～豊田二丁目～豊田駅南口  |
| 距離    | 約 4km                           |
| 便数    | 往復 13 便程度（1 時間 1 本のラウンドダイヤ）     |
| 乗降所数  | 10 箇所程度                         |
| 運賃    | 初乗り 170 円の対キロ区間運賃制（小児半額、未就学児無料） |
| 運行日   | 年中無休                            |
| 運行時間帯 | 7 時台～19 時台                      |

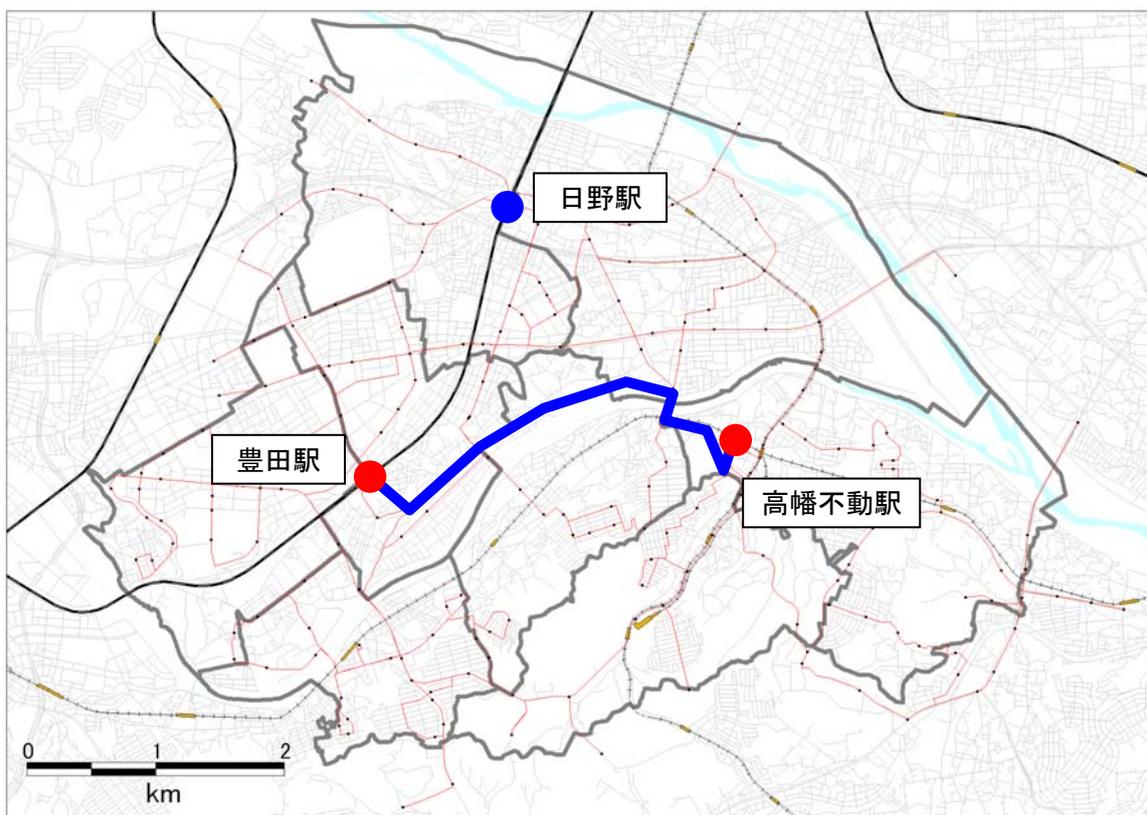


図 5.1 新規路線ルート図

(2) 路線再編（乗り継ぎ抵抗軽減策の実証実験）

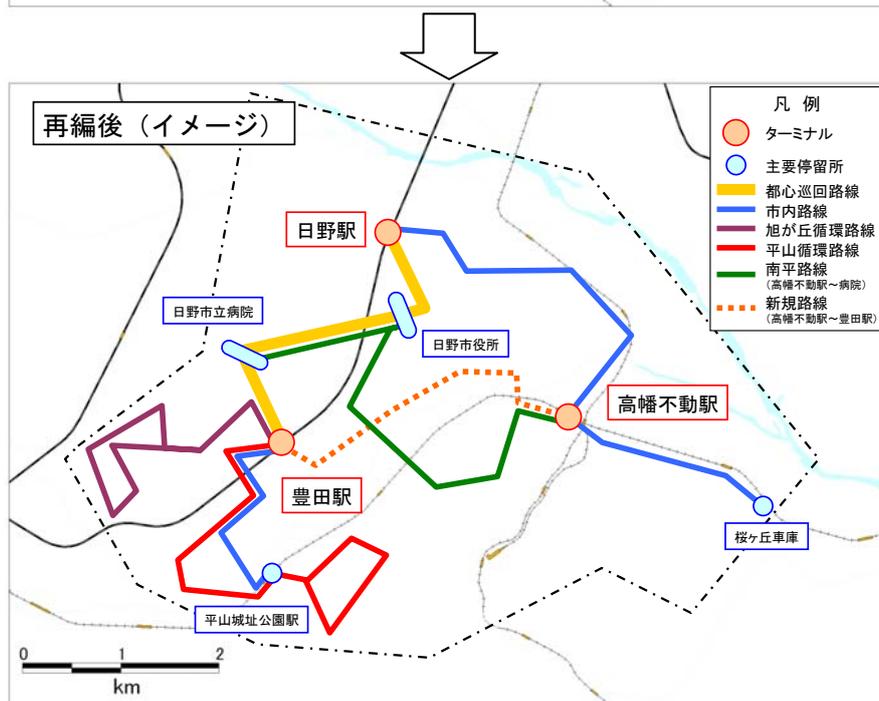
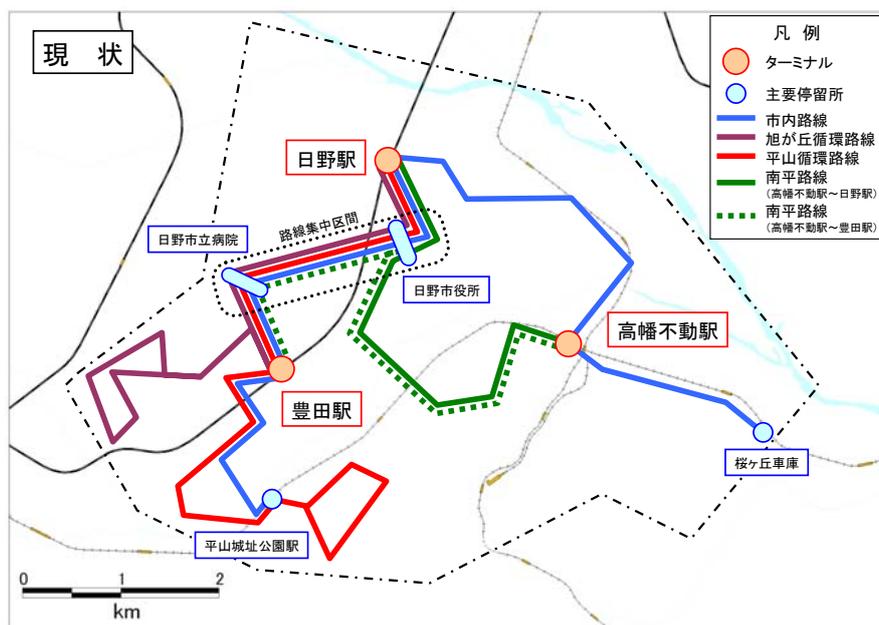
路線再編を実施し、乗り継ぎ抵抗軽減策の実証実験を行う。

## 1) 路線再編

### ① 路線再編の実施

日野駅～豊田駅間におけるミニバス相互およびミニバスと路線バスの路線競合状況の解消により運行を効率化し、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。なお、再編対象路線および対象路線の分断箇所（乗り継ぎ箇所）については、利用実態調査データを踏まえ、運行事業者と協議し決定する。

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。



## ② 路線再編のPR

再編後の路線網図を作成・配布し、市民に再編の実施と利便性向上（一部路線における運行本数の増加）をPRする。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。

- 再編後路線図の作成・配布

## 2) 乗り継ぎ抵抗軽減策の実証実験

再編により乗り継ぎが生じる利用者を対象に、実験的に以下の乗り継ぎ抵抗軽減策を実施し、効果を検証する。

### ① 乗り継ぎターミナル整備（※既設ターミナルの改良）

再編計画で乗り継ぎターミナルに位置付けられた箇所（既設ターミナル（駅、市役所、病院）の中から選択）において乗り継ぎが円滑・快適にできるよう、ターミナル内の環境整備を行う。

- 乗り継ぎ乗降場の再配置（降りた場所に乗り継ぎバスが到着するよう配置）
- バス待ち環境整備（ベンチ、上屋、風よけの整備、バリアフリー化）

### ② 乗り継ぎ割引

乗り継ぎが生じたことにより運賃が高くなるのを防ぐため、乗り継ぎ割引を実施する。

- 乗り継ぎターミナルでミニバス利用者に「乗り継ぎ券」を配布
- ICカードを活用した乗り継ぎ割引の実施

### ③ 乗り継ぎ情報提供

利用者の乗り継ぎ抵抗を軽減するため、乗り継ぎ方法（乗り継ぎ場所、割引の適用方法）に関する情報提供を充実させる。また、乗り継ぎ乗降場にて到着バスの接近情報を提供する。

- 乗り継ぎ方法のPR実施（リーフレット配布等）
- 乗り継ぎターミナルにバス接近情報表示システム（次便および次々便の到着予定時刻、行き先、主な経由地を文字・音声で案内）を導入

#### ④ 誤乗車防止策の実施

利用者の誤乗車を防ぐため、バス車両の行き先表示を分かりやすくする。また路線にアルファベットの略称（1文字）を付け、行き先および経由地が簡単に分かるよう工夫する。路線名略称は乗り継ぎターミナルのバス停ポールにもわかりやすく記載し、誤乗車防止に努める。

- 方向幕の着色（路線別に色分け）
- 路線名略称設定（アルファベット1文字）とバス停ポールへの記載

#### （3）丘陵地ワゴンタクシーの見直しおよび実証実験

丘陵地補完型交通については、今年度実施した利用実態調査・アンケート調査等の結果をもとに、ワゴンタクシーの現況サービスの見直し検討を行う。あわせて、デマンド型等の新しい交通システムが地域の実情に即したものを検証するため、対象範囲・運行方法等を含めた具体的検討を行い、実証実験を実施する。また、新規路線を導入する場合の導入基準と、導入した運行形態での運行継続を判断する維持基準、および基準を満たさなかった場合の見直し方法について検討を行う。

なお、丘陵地補完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。

- 現行サービスの見直し検討
- デマンド型を含めた交通システムの具体的検討
- 見直し結果に基づく実証実験の実施
- 導入基準、路線維持基準、見直し方法の検討

## 6. 計画期間

計画期間は5年間（平成21年度～25年度）とする。

| 事業名             | 項目         | H21<br>年度 | H22<br>年度 | H23<br>年度 | H24<br>年度 | H25<br>年度 |
|-----------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 地域連携に必要な新規路線の導入 | 実証運行       |           |           |           |           |           |
|                 | 利用実態調査実施   |           |           |           |           |           |
|                 | 運行サービス見直し  |           |           |           |           |           |
|                 | 本格運行       |           |           |           |           |           |
| 路線再編            | 再編計画策定     |           |           |           |           |           |
|                 | 事業者調整      |           |           |           |           |           |
|                 | 路線再編実施     |           |           |           |           |           |
|                 | 路線図の作成・配布  |           |           |           |           |           |
|                 | 乗り継ぎ実験実施   |           |           |           |           |           |
|                 | 実証実験の評価    |           |           |           |           |           |
|                 | 乗り継ぎ施策本格実施 |           |           |           |           |           |
| 丘陵地ワゴンタクシーの見直し  | 見直し検討      |           |           |           |           |           |
|                 | 交通システムの検討  |           |           |           |           |           |
|                 | 事業者調整      |           |           |           |           |           |
|                 | 見直しの実施     |           |           |           |           |           |
|                 | 実証実験実施     |           |           |           |           |           |
|                 | 評価         |           |           |           |           |           |
|                 | 見直し本格実施    |           |           |           |           |           |
|                 | 導入基準等の検討   |           |           |           |           |           |

## 7. 参考資料編

### 7.1 調査結果

#### (1) モビリティ評価

##### ■モビリティ評価で読み取れたこと

- 得点の高い区画（モビリティに課題のある地域）は市外周部に多い。
- 市外周部以外では、平地部の交通空白地域（下図青破線部）および市南東部の丘陵地（下図赤破線部）にて比較的得点が高い。
- 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。

##### ■評価の結果、今後必要になると考えられること

- 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必要がある。
- 平地部の交通空白地域においては、都市計画道路整備に合わせたバス路線配置により空白地区の解消が必要である。
- 丘陵地においては、丘陵地補間型交通の導入検討が必要である。

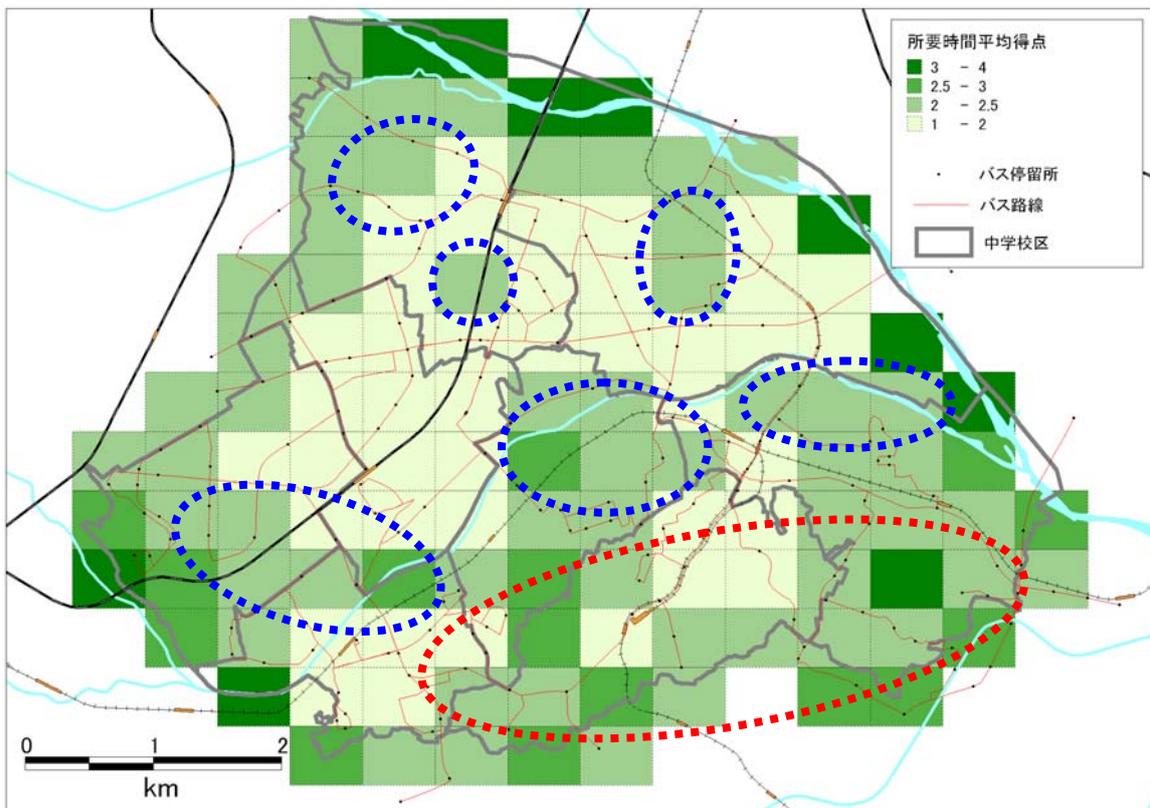


図 7.1 モビリティ評価総括図（各施設への平均所要時間）

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) OD調査

### ■OD調査で読み取れたこと

- ミニバス利用者（調査対象路線）の6割は高齢者であり、移動制約者の生活交通手段として活用されている。
- 複数ターミナルを跨いで運行している路線において、ターミナルを跨ぐ利用をしているのはどの路線でも全利用者の3割以下であり、1割程度の路線もある。

### ■調査の結果、今後必要になると考えられること

- ミニバスは市民の足として重要な役割を担っており、今後も運行継続が必要である。
- 路線重複区間の運行効率化が必要である。（再編によるサービス低下の影響を受ける利用者を最小限にとどめる）

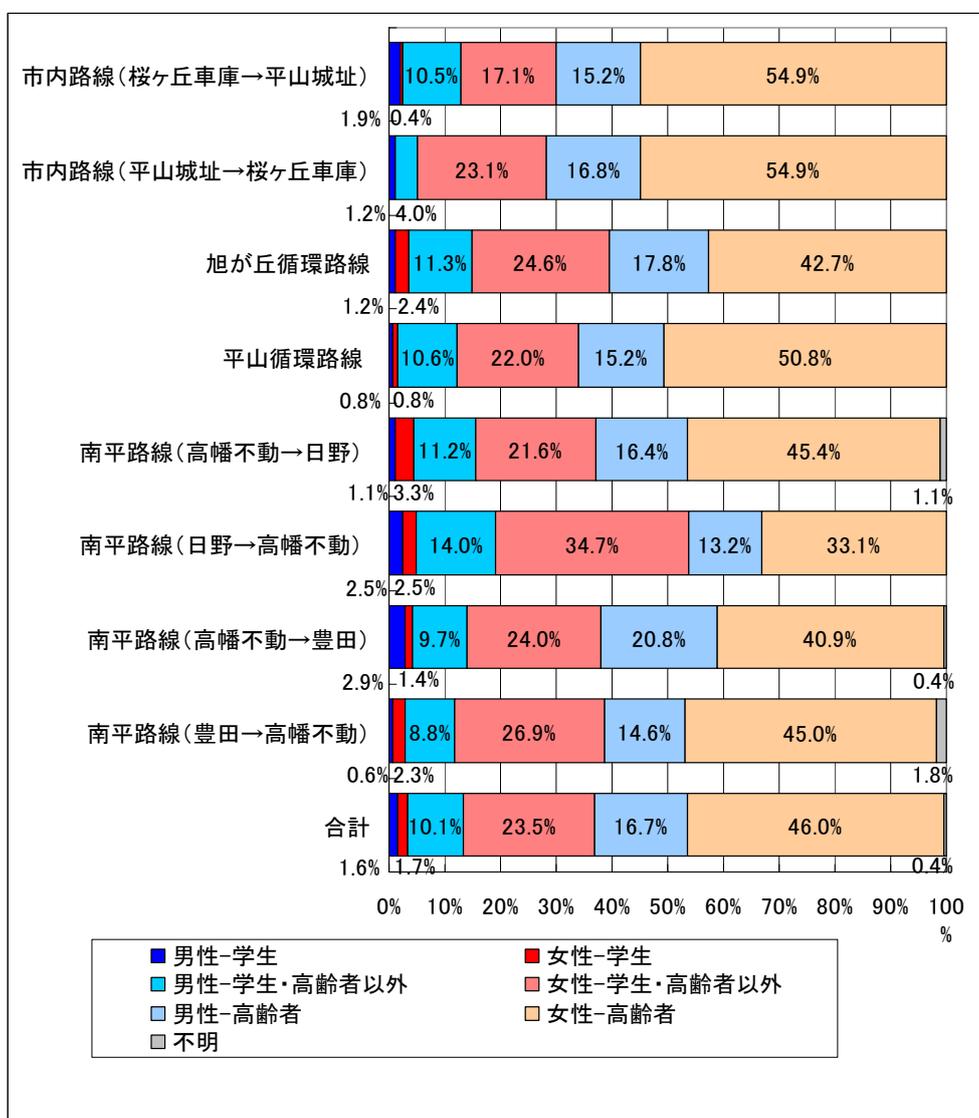


図 7.2 ミニバス利用者属性

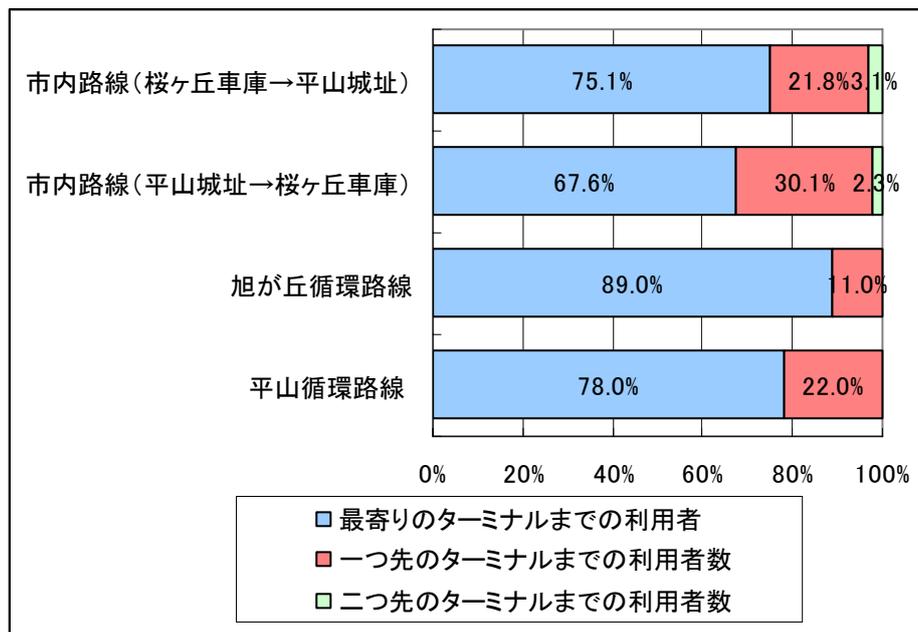


図 7.3 ターミナルを跨ぐ利用の状況

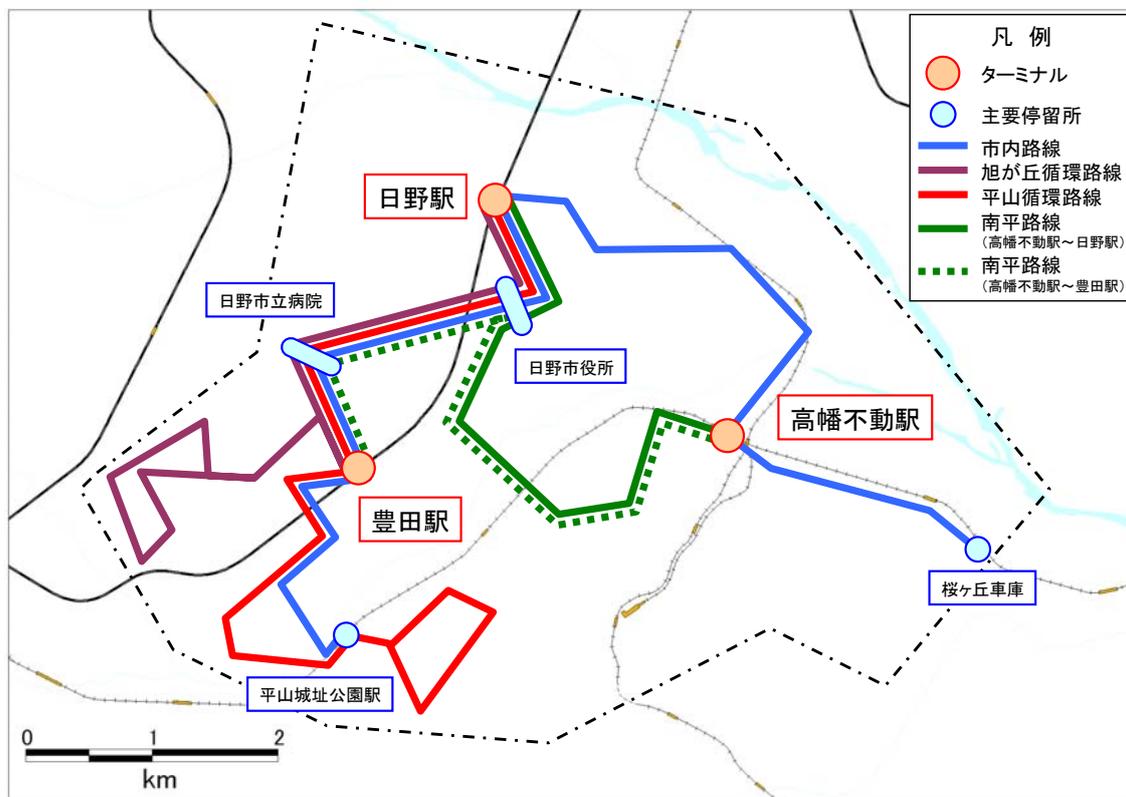


図 7.4 OD調査対象路線図

### (3) 市民アンケート調査

#### ■アンケート調査で読み取れたこと

##### 【属性】

- アンケート回答者のうち自動車保有者は約半数であり、公共交通も多く利用されている。またアンケート調査の回収率も高く、公共交通に対する関心の高さが伺える。

##### 【外出状況】

- 通勤・通学目的の外出が最も多く、鉄道利用者が半数を占める。鉄道駅までは徒歩でのアクセスが大半であるが、第三・第四中学校区ではバス利用者が3割以上と比較的多い。
- 通勤・通学の次に多いのが買物目的の外出である。食料品・日用品の買物先については約8割が市内であり、中でも3大商業拠点（日野・豊田・高幡不動）が半数を占めている。また、食料品・日用品以外の買物先については市外が6割を占める。
- 通院については頻度が月2～3日以上の人が2割を占め、通院先の6～7割は市内である。通院先は市内各地に分散しているが、地名に「多摩平(市立病院が所在)」を回答した人が比較的多い。また、午前中の外出が7割を占めるのが特徴である。
- 丘陵地に位置する第三中学校区ではバス利用の割合が高く、通勤・通学・買物・通院においてバス利用者が2～3割を占めている。この地域では自転車利用が少ないのも特徴である。

##### 【満足度】

- 公共交通に対しては「満足」と感じている人よりも「不満足」と感じているの方が若干多い。項目別には運行本数に対して不満を持つ人が最も多く、3割上を占める。また、バス停の環境（ベンチ・上屋等）に対する不満も比較的多い。

#### ■調査の結果、今後必要になると考えられること

- 公共交通は市民の足として重要な役割を担っており、特に自転車による移動が困難な丘陵地ではバスの利用率が高い。一方で公共交通に対しては不満を感じている人が多く、運行本数・バス停環境をはじめサービスの改善が必要である。
- 通勤・通学および買物を目的とした移動が多いが、その外出先は市内各駅および3大商業拠点が大半である。よって、公共交通の利便性を向上させるためには、駅および3大商業拠点へのアクセス性向上が必要である
- 通勤・通学・買物に比べれば頻度はそれほど高くはないが、市立病院への通院者も多く、公共交通でのアクセス性向上が必要である。

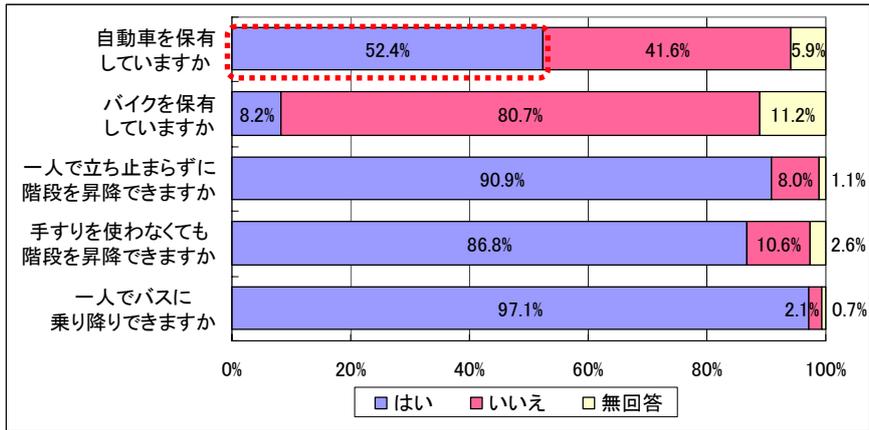


図 7.5 回答者の移動制約有無

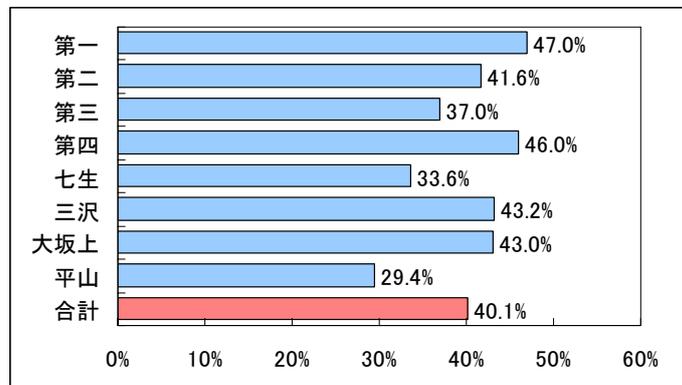


図 7.6 アンケート回収率（中学校区別）

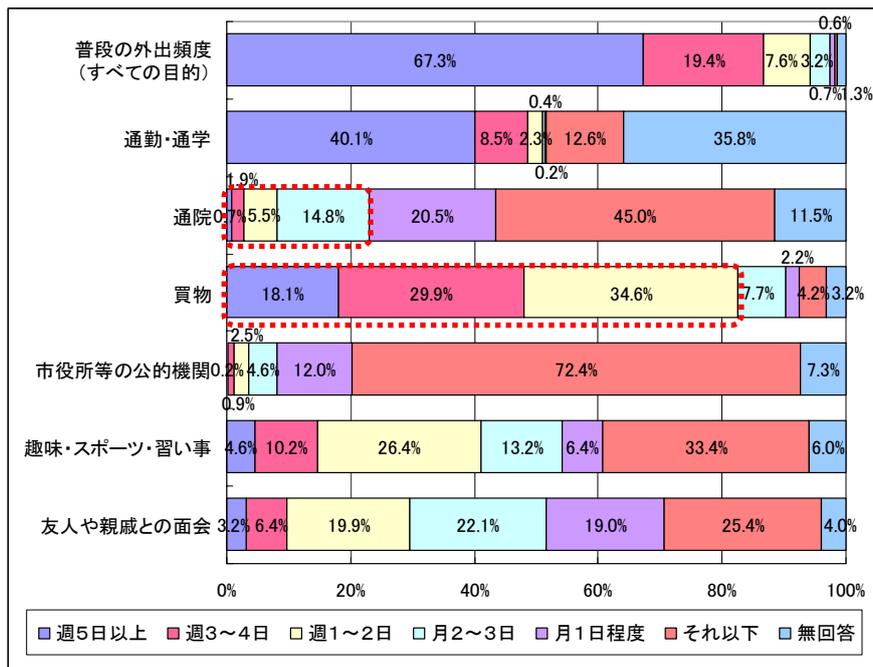


図 7.7 目的別外出頻度

| 中学校区 | 第1位   | 第2位   | 第3位     |
|------|-------|-------|---------|
| 第一   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 56.5% | 36.6% | 14.5%   |
| 第二   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 48.1% | 28.8% | 19.2%   |
| 第三   | 鉄道    | 路線バス  | 自動車(自走) |
|      | 56.8% | 27.2% | 18.5%   |
| 第四   | 鉄道    | 自転車   | 徒歩のみ    |
|      | 47.9% | 34.7% | 20.7%   |
| 七生   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 59.1% | 19.4% | 17.2%   |
| 三沢   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 64.3% | 19.6% | 17.0%   |
| 大坂上  | 鉄道    | 自転車   | 路線バス    |
|      | 54.5% | 27.3% | 17.3%   |
| 平山   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 59.3% | 27.1% | 20.3%   |
| 合計   | 鉄道    | 自転車   | 自動車(自走) |
|      | 55.5% | 26.3% | 16.4%   |

※複数回答で得られた各項目の利用割合を比較し、各地区の上位3項目を掲載した。

図 7.8 通勤・通学の交通手段（中学校区別）

| 中学校区 | 第1位   | 第2位   | 第3位   |
|------|-------|-------|-------|
| 第一   | 徒歩のみ  | 自転車   | 路線バス  |
|      | 43.4% | 33.2% | 8.5%  |
| 第二   | 徒歩のみ  | 路線バス  | 自転車   |
|      | 46.2% | 18.3% | 16.8% |
| 第三   | 徒歩のみ  | 路線バス  | ミニバス  |
|      | 44.3% | 31.4% | 7.6%  |
| 第四   | 徒歩のみ  | 路線バス  | 自転車   |
|      | 39.1% | 23.9% | 20.9% |
| 七生   | 徒歩のみ  | 自転車   | ミニバス  |
|      | 54.8% | 17.3% | 10.1% |
| 三沢   | 徒歩のみ  | 路線バス  | 自転車   |
|      | 61.1% | 10.2% | 9.7%  |
| 大坂上  | 徒歩のみ  | 路線バス  | 自転車   |
|      | 49.8% | 16.7% | 14.4% |
| 平山   | 徒歩のみ  | 自転車   | 路線バス  |
|      | 59.2% | 14.3% | 6.8%  |
| 合計   | 徒歩のみ  | 自転車   | 路線バス  |
|      | 49.1% | 16.7% | 15.3% |

※単数回答で得られた各項目の利用割合を比較し、各地区の上位3項目を掲載した。

図 7.9 駅までの交通手段（中学校区別）

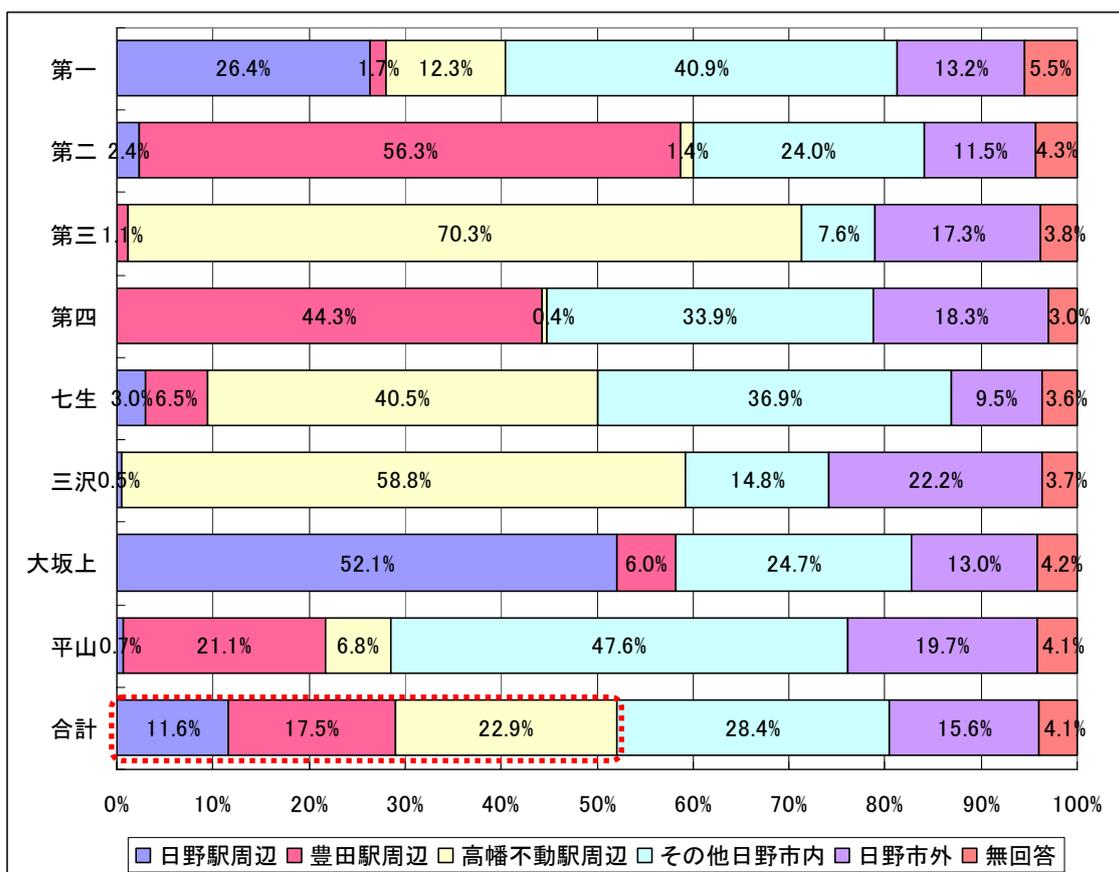


図 7.10 食料品・日用品で最もよく行く買物先（中学校区別）

| 中学校区 | 第1位              | 第2位              | 第3位           |
|------|------------------|------------------|---------------|
| 第一   | 自転車<br>37.9%     | 自動車(自走)<br>31.9% | 鉄道<br>13.2%   |
| 第二   | 自動車(自走)<br>33.2% | 徒歩のみ<br>29.8%    | 自転車<br>28.8%  |
| 第三   | 自動車(自走)<br>30.3% | 路線バス<br>25.4%    | 徒歩のみ<br>20.5% |
| 第四   | 自転車<br>38.3%     | 自動車(自走)<br>27.0% | 徒歩のみ<br>25.2% |
| 七生   | 自動車(自走)<br>33.9% | 徒歩のみ<br>24.4%    | 自転車<br>17.9%  |
| 三沢   | 自動車(自走)<br>27.8% | 徒歩のみ<br>25.9%    | 自転車<br>19.4%  |
| 大坂上  | 自動車(自走)<br>34.0% | 自転車<br>26.5%     | 徒歩のみ<br>26.5% |
| 平山   | 自動車(自走)<br>32.0% | 徒歩のみ<br>25.2%    | 鉄道<br>23.8%   |
| 合計   | 自動車(自走)<br>31.1% | 自転車<br>25.7%     | 徒歩のみ<br>23.4% |

※複数回答で得られた各項目の利用割合を比較し、各地区の上位3項目を掲載した。

図 7.11 食料品・日用品の買物交通手段（中学校区別）

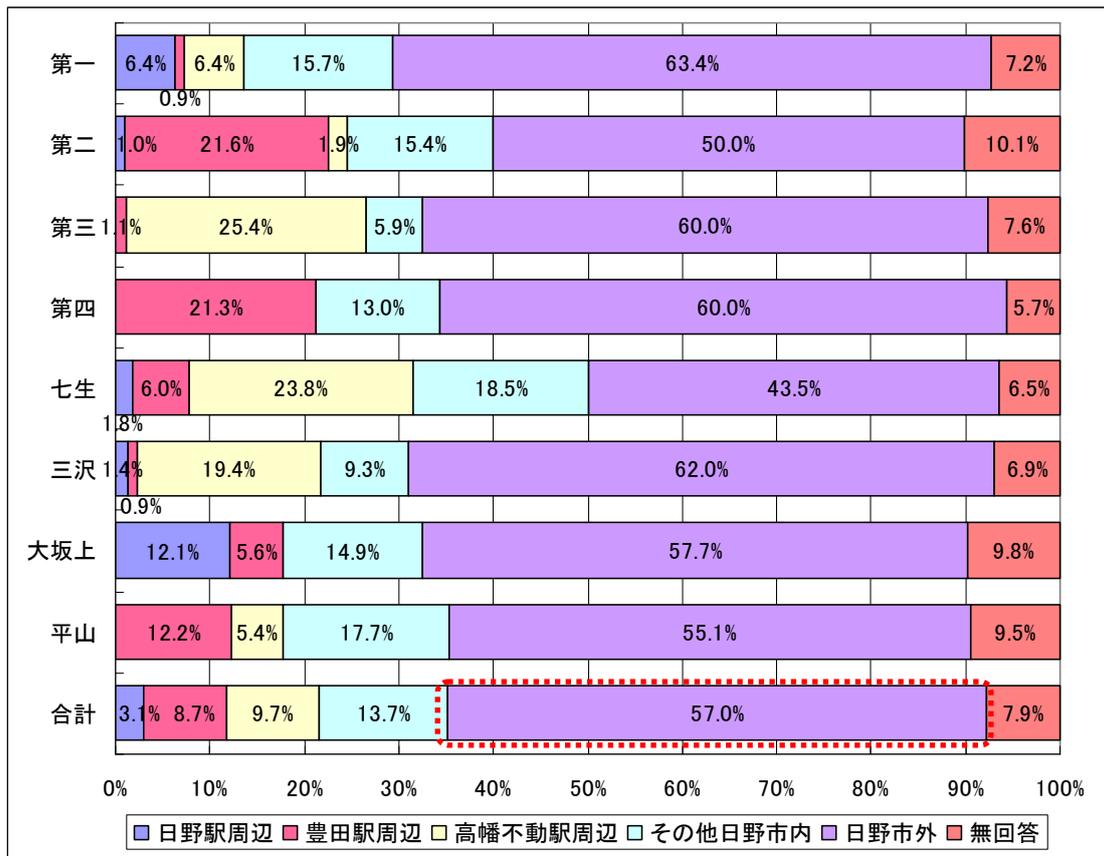


図 7.12 食料品・日用品以外で最もよく行く買物先（中学校区別）

| 中学校区 | 第1位              | 第2位              | 第3位           |
|------|------------------|------------------|---------------|
| 第一   | 自動車(自走)<br>32.8% | 鉄道<br>29.8%      | 自転車<br>19.6%  |
| 第二   | 鉄道<br>31.7%      | 自動車(自走)<br>28.4% | 自転車<br>17.8%  |
| 第三   | 鉄道<br>33.0%      | 自動車(自走)<br>29.7% | 路線バス<br>24.9% |
| 第四   | 鉄道<br>33.9%      | 自動車(自走)<br>30.0% | 自転車<br>26.1%  |
| 七生   | 自動車(自走)<br>36.9% | 鉄道<br>35.7%      | ミニバス<br>11.3% |
| 三沢   | 鉄道<br>31.9%      | 自動車(自走)<br>30.6% | 自転車<br>13.4%  |
| 大坂上  | 鉄道<br>37.2%      | 自動車(自走)<br>31.6% | 自転車<br>17.2%  |
| 平山   | 鉄道<br>43.5%      | 自動車(自走)<br>29.9% | 路線バス<br>10.9% |
| 合計   | 鉄道<br>34.2%      | 自動車(自走)<br>31.2% | 自転車<br>15.3%  |

※複数回答で得られた各項目の利用割合を比較し、各地区の上位3項目を掲載した。

図 7.13 食料品・日用品以外の買物交通手段（中学校区別）

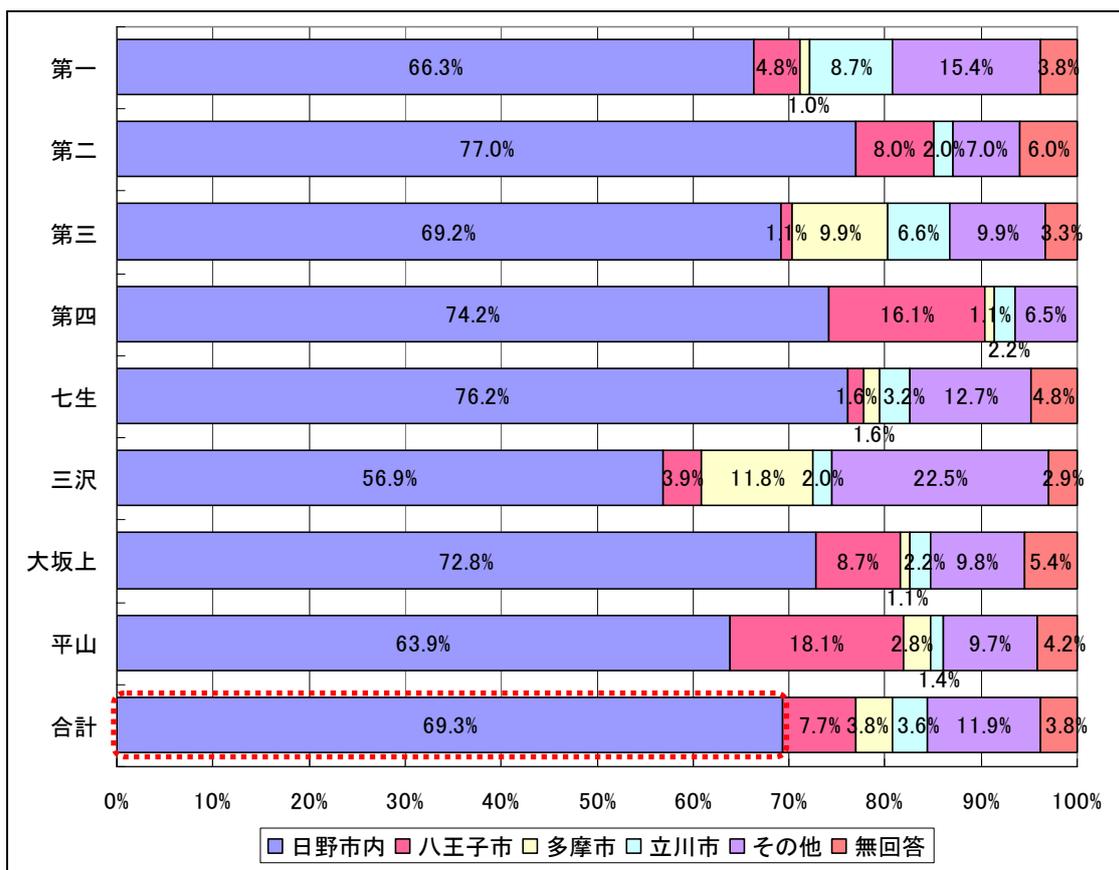


図 7.14 主な通院先 (中学校区別)

| 中学校区 | 第1位              | 第2位              | 第3位              |
|------|------------------|------------------|------------------|
| 第一   | 自転車<br>26.0%     | 自動車(自走)<br>25.0% | 徒歩のみ<br>22.1%    |
| 第二   | 徒歩のみ<br>38.0%    | 自転車<br>22.0%     | 自動車(自走)<br>20.0% |
| 第三   | 徒歩のみ<br>36.3%    | 路線バス<br>31.9%    | 鉄道<br>17.6%      |
| 第四   | 自転車<br>36.6%     | 自動車(自走)<br>22.6% | 徒歩のみ<br>21.5%    |
| 七生   | 自動車(自走)<br>28.6% | 徒歩のみ<br>25.4%    | ミニバス<br>19.0%    |
| 三沢   | 徒歩のみ<br>35.3%    | 鉄道<br>26.5%      | 自動車(自走)<br>19.6% |
| 大坂上  | 自転車<br>27.2%     | 路線バス<br>20.7%    | 自動車(自走)<br>19.6% |
| 平山   | 鉄道<br>30.6%      | 自転車<br>20.8%     | 徒歩のみ<br>19.4%    |
| 合計   | 徒歩のみ<br>26.8%    | 自転車<br>21.2%     | 自動車(自走)<br>20.6% |

※複数回答で得られた各項目の利用割合を比較し、各地区の上位3項目を掲載した。

図 7.15 主な通院交通手段 (中学校区別)

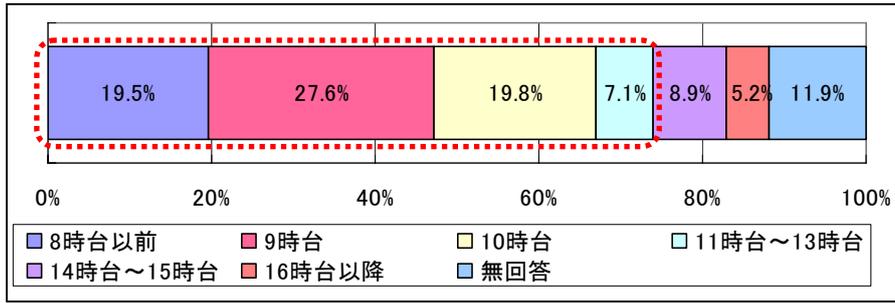


図 7.16 通院のため家を出発する時刻

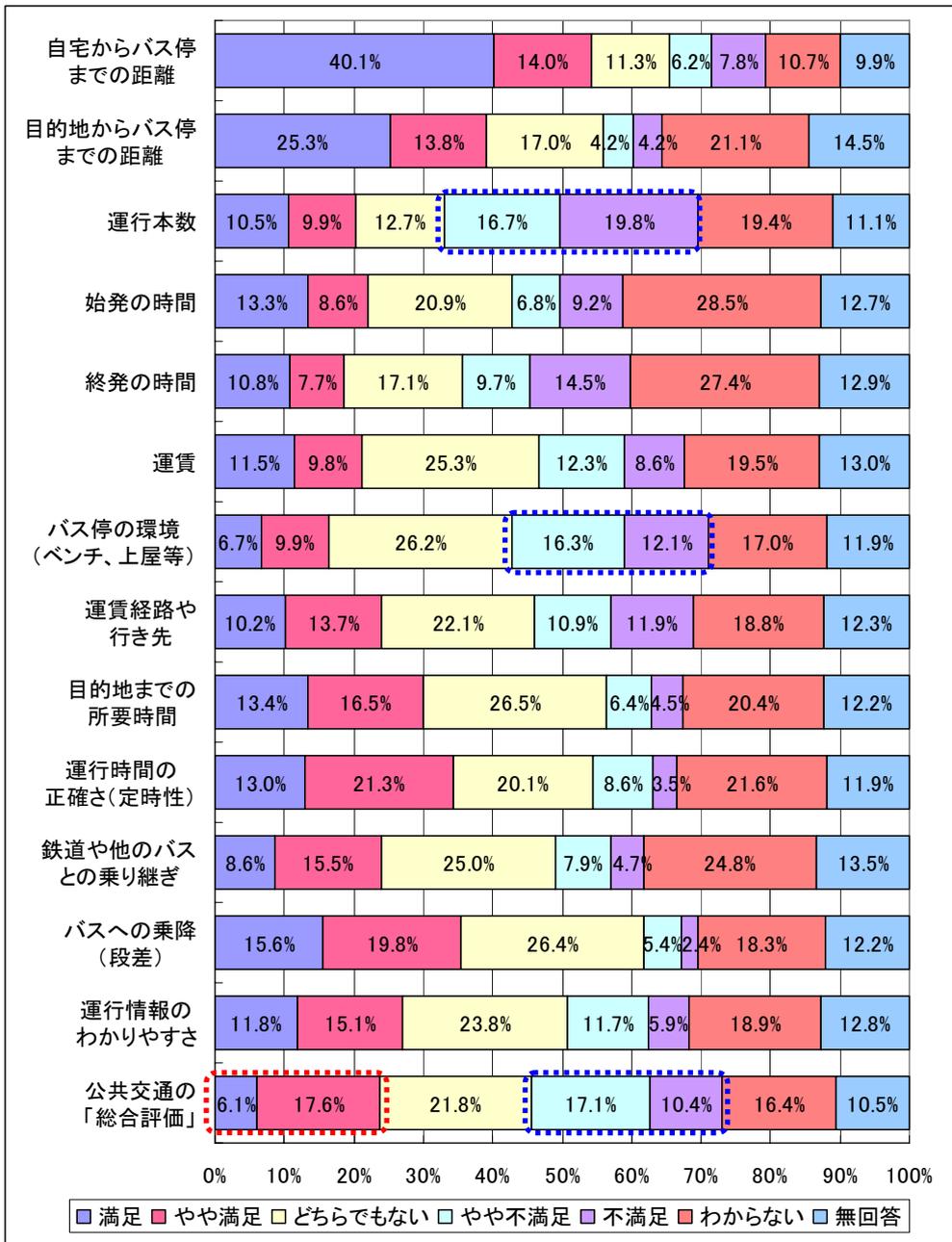


図 7.17 公共交通の満足度

## 7.2 デマンド型の検討について

日野市丘陵地ワゴンタクシーは、交通空白地域の解消・高齢者の外出意欲の確保等を目的に、ミニバスが通行できない狭小・急勾配な道路のある地域に導入し、現在2路線運行している。

今回、ワゴンタクシー平山ルート（平山苑上⇄市立病院）について、予約があった場合のみ運行するデマンド型を採用した場合、利用者の利便性向上・市及び事業者の負担軽減に結びつくものになるか検証する。

### (1) 現在の運行状況

|       |                        |
|-------|------------------------|
| 路線名   | ワゴンタクシー平山ルート           |
| 起点・終点 | 平山苑上⇄市立病院              |
| 主な経由地 | 平山城址公園駅、豊田駅南口、日野市役所    |
| 便数    | 7便/日                   |
| 運行時間  | 始発 8:00、終発 16:43       |
| 乗降場数  | 12箇所                   |
| 運行日   | 平日のみ                   |
| 車両    | 10人乗りワゴン車              |
| 運賃    | 大人 200円、小児 100円、未就学児無料 |

### (2) 経過

|            |                              |
|------------|------------------------------|
| 平成16年9月1日  | 運行開始                         |
| 平成16年11月1日 | ダイヤ改正                        |
| 平成18年4月3日  | 乗降場所3箇所新設<br>平山苑西、平山苑東、豊田一丁目 |
| 平成18年12月1日 | 乗降場所2箇所新設<br>豊田二丁目、東豊田四丁目    |

### (3) 利用者の推移

|        | 年間利用者数 | 前年度比 |
|--------|--------|------|
| 平成16年度 | 2,080人 |      |
| 平成17年度 | 6,173人 | 297% |
| 平成18年度 | 7,278人 | 118% |
| 平成19年度 | 7,897人 | 109% |

### (4) 課題

要望に応じてきめ細かく乗降場を設置・増設してきたが、1日あたりの利用者は32人（19年度実績）であり、運賃収入の増加または運行経費の削減などの対策が必要になっている。

## (5) デマンド型の検討

### 1) 前提条件

- ①使用車両は5名定員（乗客4名）のセダン型とする。
- ②路線・ダイヤ・バス停は現在のまま固定とする。
- ③運賃は現在のままとする。
- ④電話予約制とし、予約があった場合にのみ運行する。

### 2) 事業収支試算

| 項目 |        | 現行         | デマンド型       | 増減        |
|----|--------|------------|-------------|-----------|
| 収入 | 運賃     | 1,715,600  | 1,715,600   | 0         |
|    | 合計     | 1,715,600  | 1,715,600   | 0         |
| 支出 | 車両経費   | 585,580    | 496,687     | △88,893   |
|    | 諸税     | 25,000     | 17,900      | △7,100    |
|    | 保険     | 668,450    | 335,890     | △332,560  |
|    | メンテナンス | 506,000    | 370,000     | △136,000  |
|    | 燃料費    | 768,545    | 469,480     | △299,065  |
|    | 人件費    | 6,118,000  | 10,626,000  | 4,508,000 |
|    | 管理費    | 780,442    | 1,108,436   | 327,994   |
| 合計 |        | 9,452,017  | 13,424,393  | 3,972,376 |
| 収支 |        | △7,736,417 | △11,708,793 |           |

### 3) 検討結果

#### ①経費削減の効果は得られない。

車両が小型化されたため、車両関係費・燃料費は削減されるが、予約・配車に係るオペレーターの人件費が増加するため。

#### ②利用者の利便性向上には結びつかない。

電話予約の手間が増すため。

#### ③デマンド型のタイプについて

タイプ1 時刻固定・路線迂回型（今回検討したタイプ）

- ・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迂回する。
- ・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）

#### タイプ2 時刻固定・路線非固定型

- ・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定する。
- ・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））

#### タイプ3 時刻非固定・路線非固定（タクシータイプ）

- ・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のもので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））

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。