

OD調査・市民アンケート調査結果 概要版

目 次

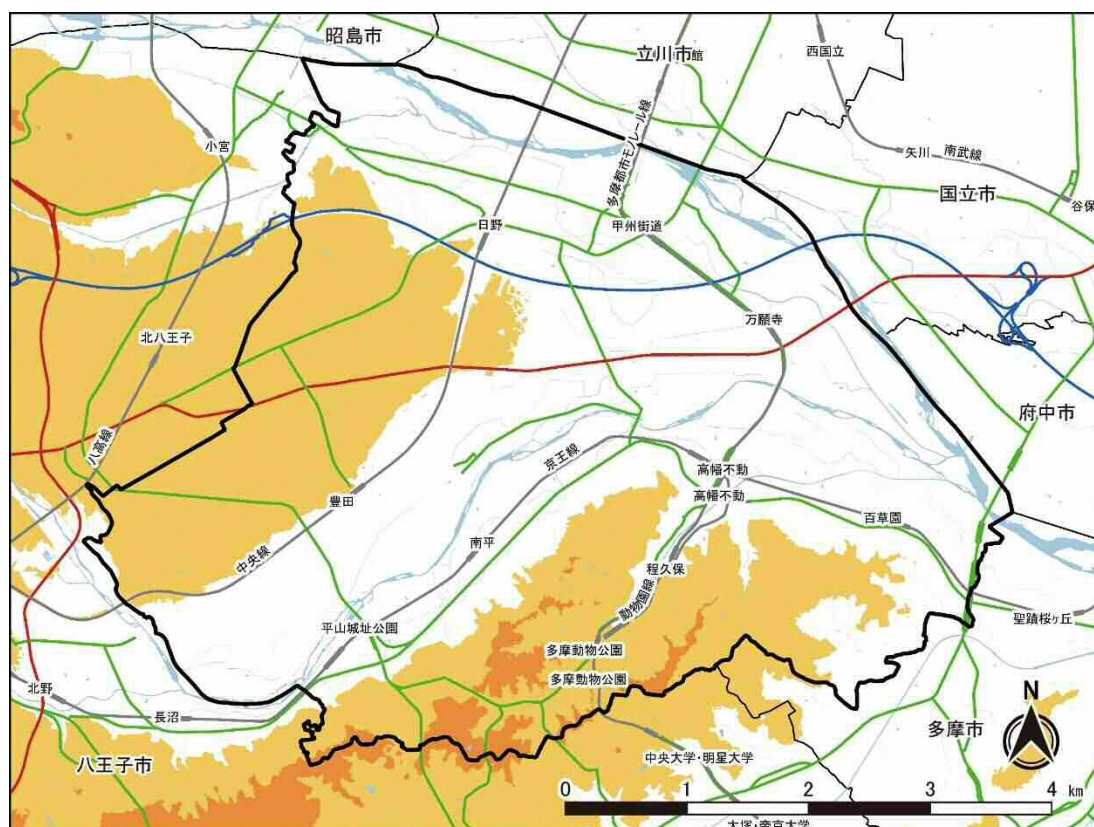
1. 地域及び公共交通の現状把握	1
1.1 地域現況の把握	1
1.2 施設分布	5
1.3 交通現況の把握	6
2. 上位・関連計画の把握	8
3. 地域のニーズ・利用実態の把握	9
3.1 市民アンケート調査	9
3.2 OD調査	27
4. かわせみ号沿線アンケート調査	34
4.1 調査概要	34
4.2 調査結果	34
5. 地域公共交通の問題・課題整理	39

1. 地域及び公共交通の現状把握

1.1 地域現況の把握

1.1.1 地勢・地形

日野市は東京都のほぼ中央、都心からは約35 km西に位置し、市の面積は27.55 平方kmである。市域の北部には多摩川が、中央部には浅川が流れており、河川の周辺では、標高が50～100mの平地となっているが、市域の南部および西部は丘陵地、台地となっている。

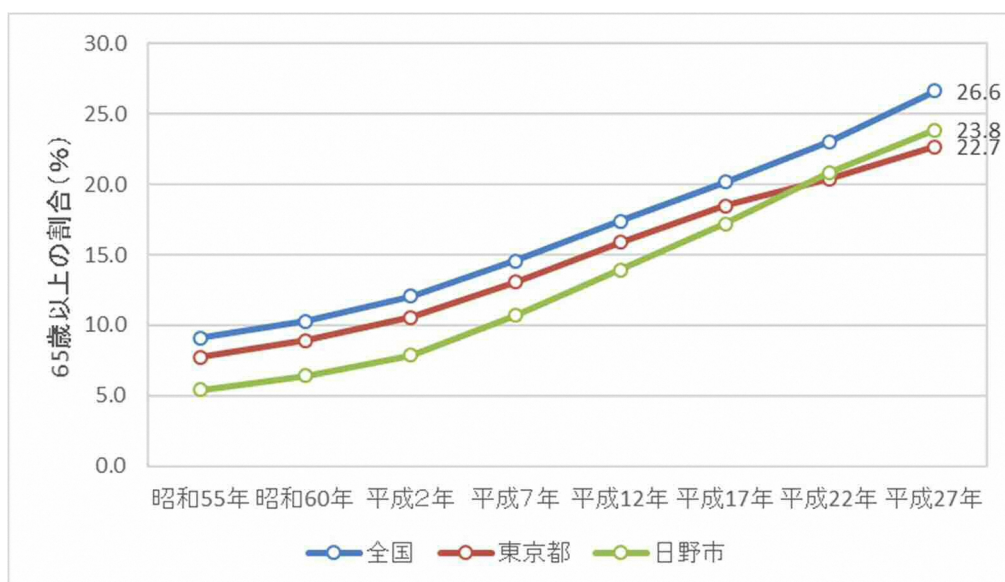
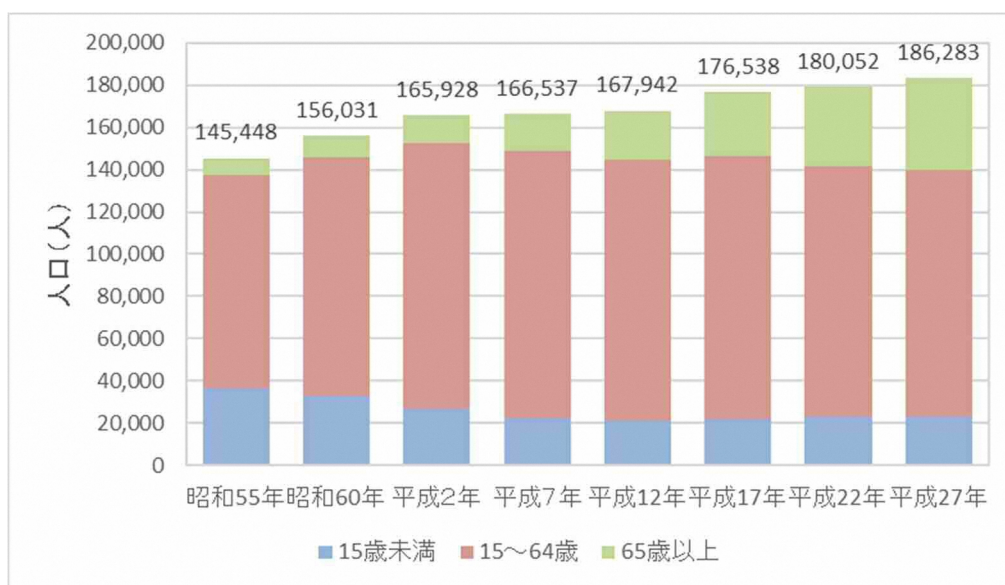


1.1.2 人口

(1) 人口の経年変化

日野市の人口は、昭和55年以降、常に増加しており、平成27年と昭和55年の人口を比較すると28%の増加となっている。65歳以上の人口は、総人口と同様に常に増加しているが、65歳未満の人口は、平成2年以降、減少傾向にある。

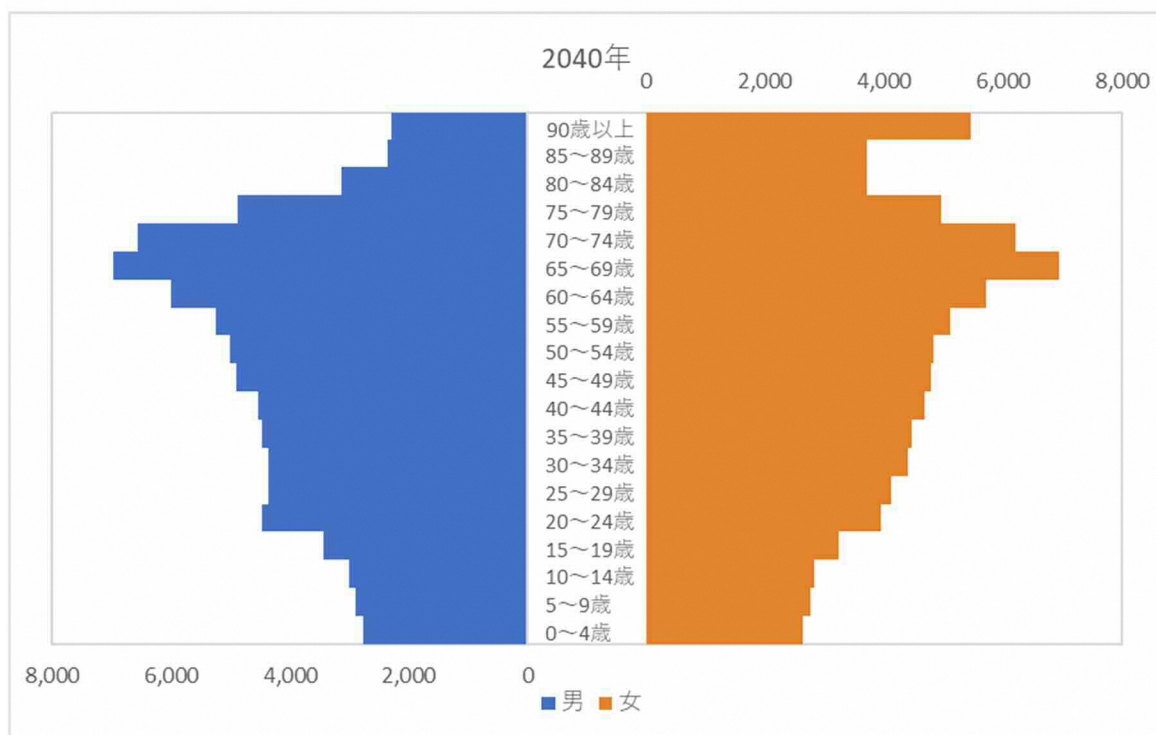
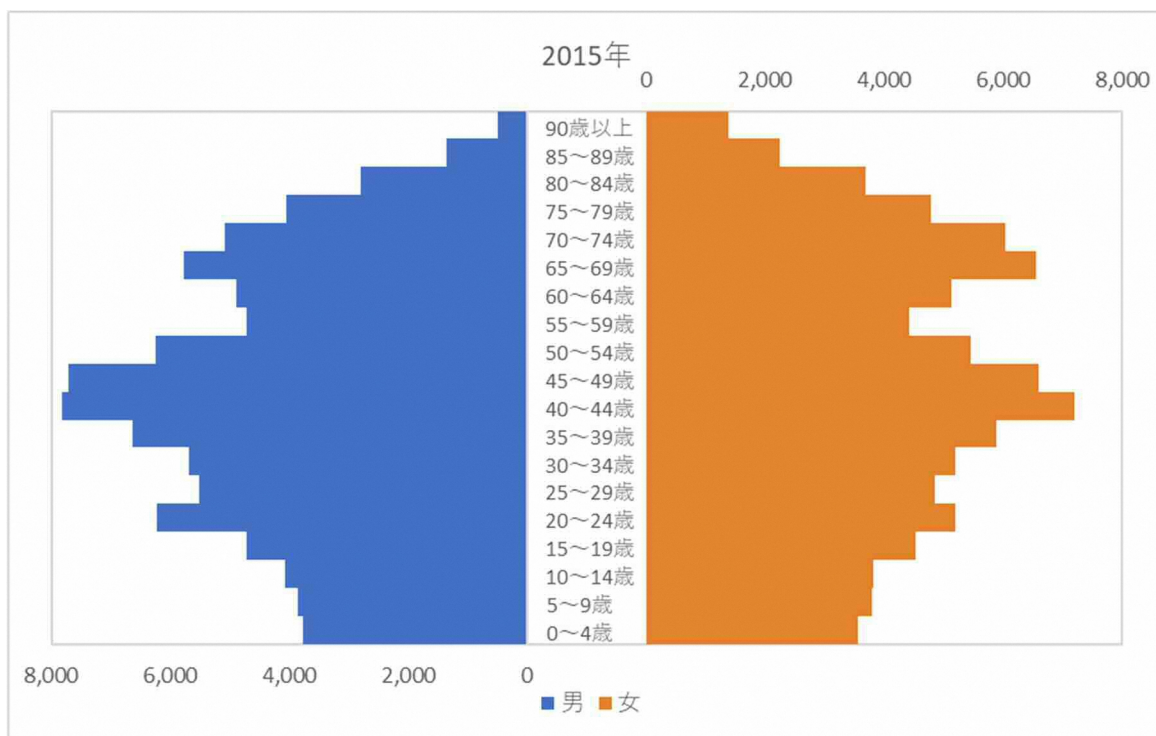
上記に伴い、総人口に占める65歳以上の割合も常に増加しており、平成17年までは全国および東京都の割合よりも低く推移していたが、平成22年以降は東京都の割合を上回っている。



資料：各年国勢調査

(2) 将来人口

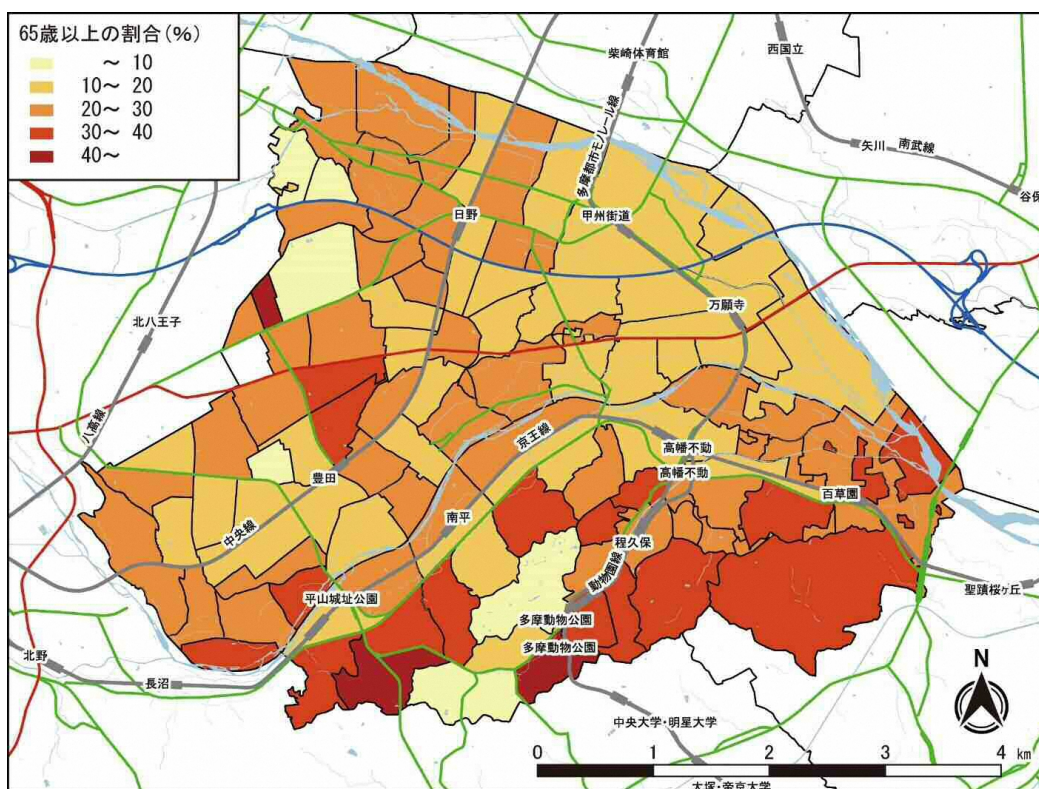
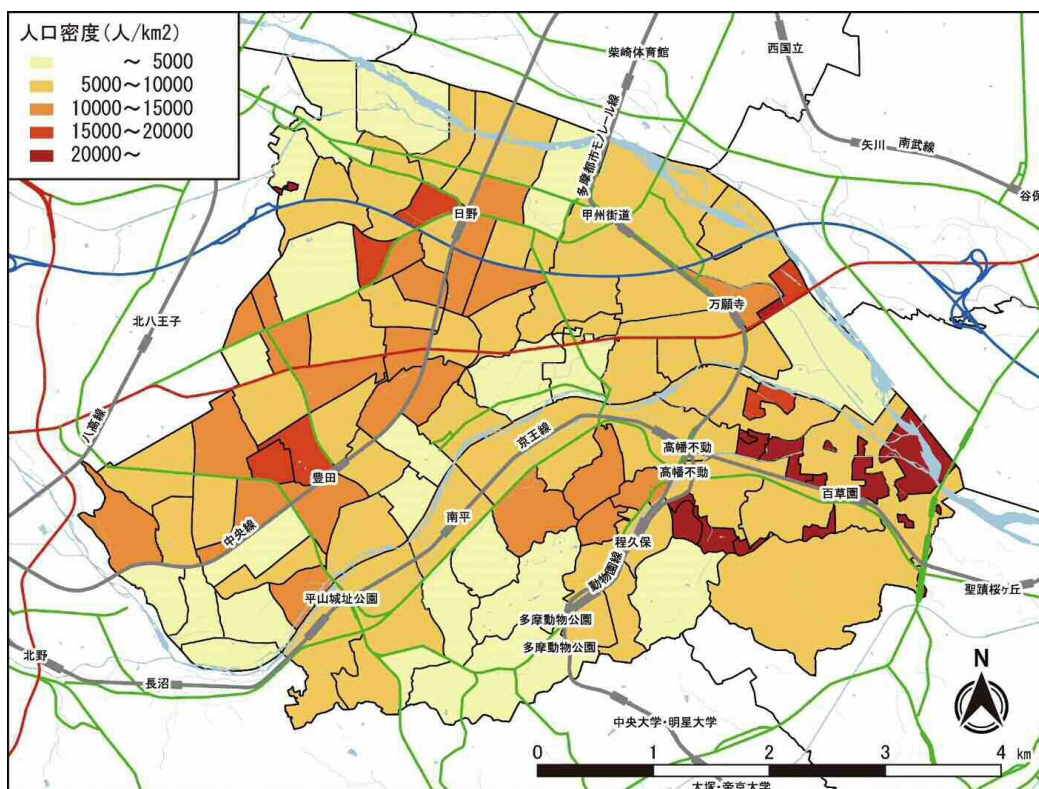
国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、日野市の人口は 2015 年で 18,1731 人、2040 年には 16,6119 人（9%減）が推計されており、将来的には更なる人口の減少と高齢化の進展が予測されている。



資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 25（2013）年 3 月推計）

(3) 人口分布

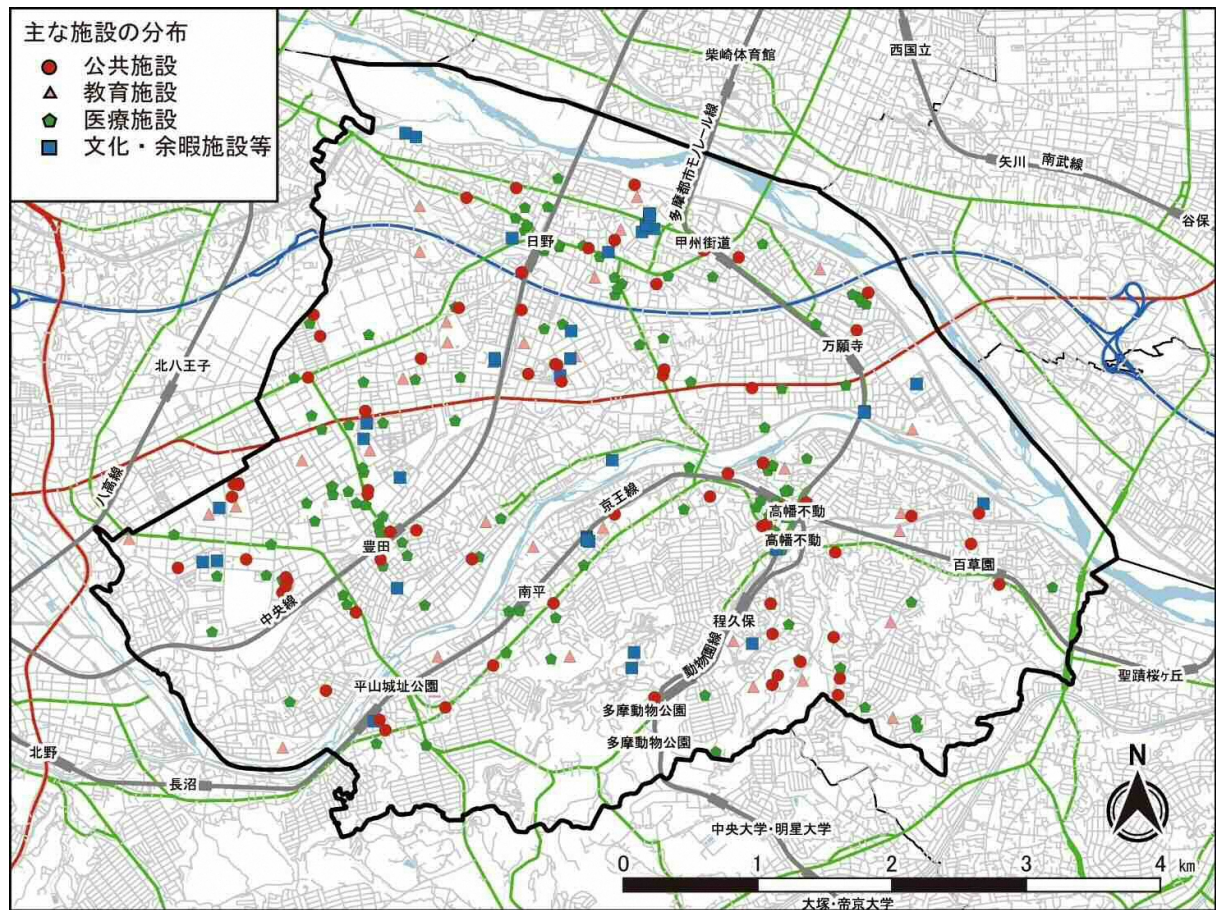
日野市の人口分布を見ると、鉄道やモノレールの沿線の町丁目で人口密度が高くなっており、特に日野駅や豊田駅、百草園駅周辺で高くなっている。全人口に占める65歳以上の割合は、市域南側の百草や程久保、平山周辺などで高くなっている。



資料：住民基本台帳（平成27年1月1日現在）

1.2 施設分布

日野市の各種施設は、市域に広く分布しているが、日野駅、豊田駅、高幡不動駅等の鉄道駅周辺や幹線道路沿いに多く立地している。



資料：国土交通省 国土数値情報等

1.3 交通現況の把握

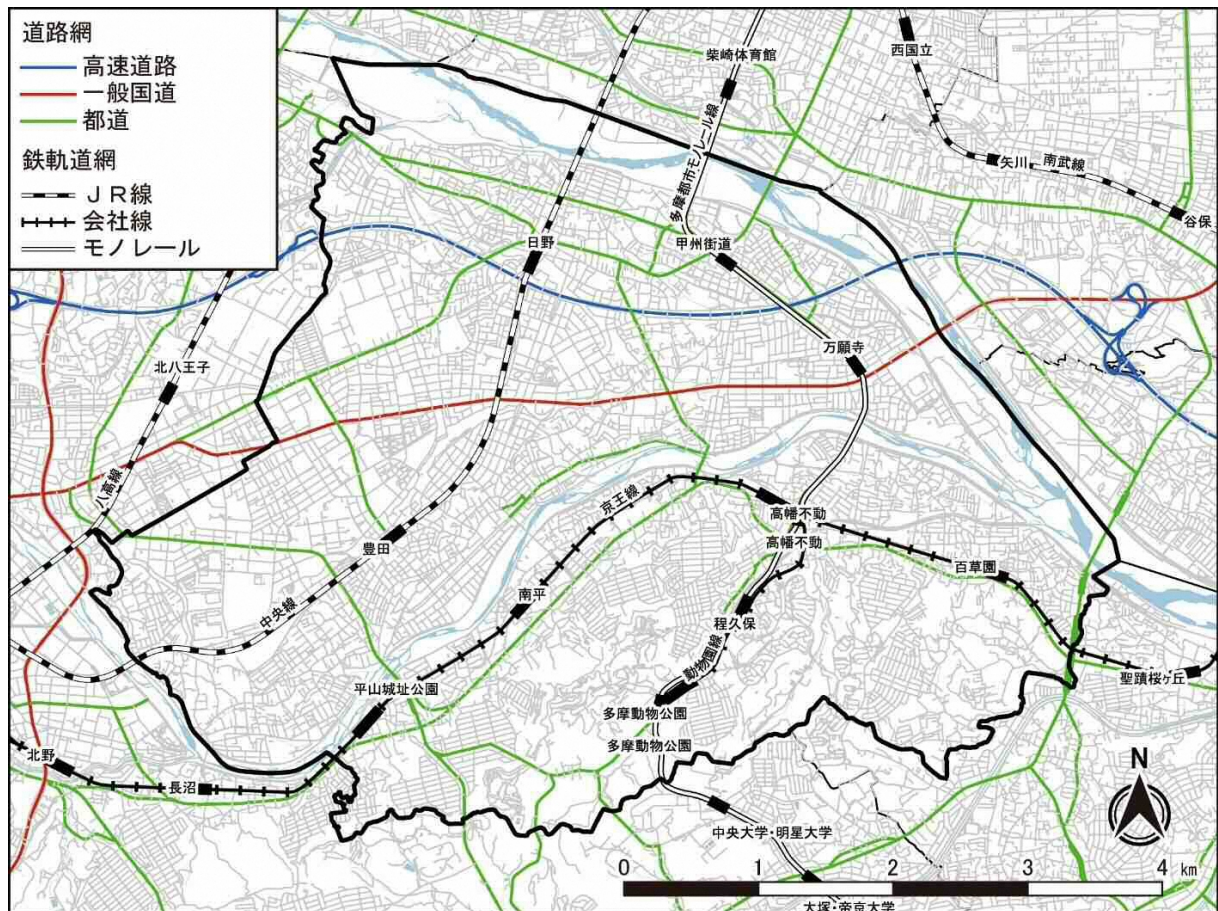
(1) 道路網

高速道路として、中央自動車道が市域を東西に通過しているが、市内には IC が設置されておらず、近隣では市域東側の国立府中 IC、西側の八王子 IC が設置されている。両 IC には、同じく市域を東西に横断する国道 20 号を経由してアクセスできる。

市域の北部には多摩川が流れているため、隣接市へは、日野橋等の 4 つの橋梁を利用してアクセスする。

(2) 鉄軌道網

鉄道は、JR 中央線、京王線（動物園線）の 2 路線が、また多摩都市モノレールが通っている。JR 中央線には 2 駅が、京王線には 5 駅が、多摩都市モノレールには 5 駅がそれぞれ設置されている。



資料：国土交通省 国土数値情報等

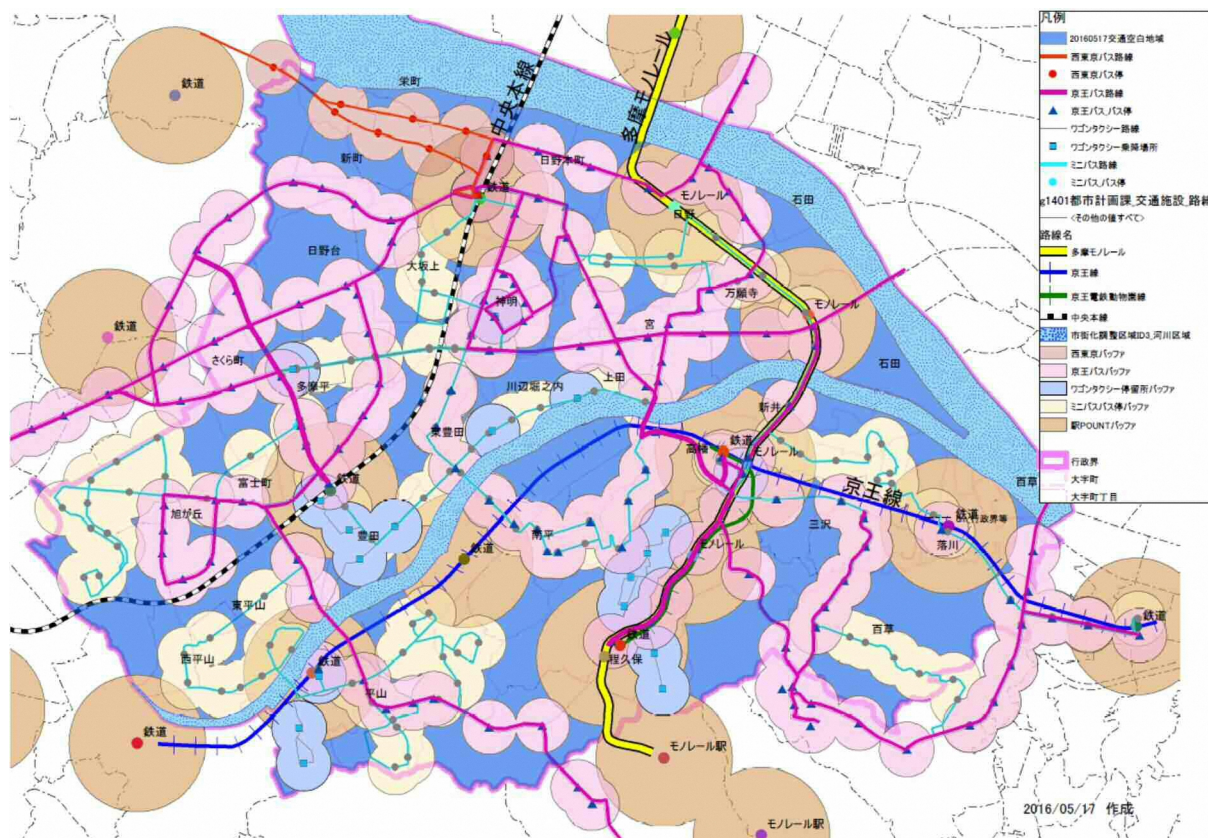
(3) 市内のバス路線網

日野市には、市が運行する市内連絡バス（ミニバス）のほか、京王電鉄バス、西東京バスの各路線が運行されている。

ミニバスは、7 路線で運行されているほか、京王電鉄バスは、各鉄道駅の経路を中心とする多数の路線が運行されている。なお、西東京バスは、日野駅から八王子方面への 2 系統が運行されているのみである。

(4) 交通空白地域

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、日野市全域の 20% を占めている。



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%

※ 交通空白地域は、鉄道駅から 500m 圏外、かつ、バス停から 200m 圏外と定義した。

2. 上位・関連計画の把握

上位・関連計画には、目指す「まちづくり」の実現に向けた交通環境整備について、目標設定・施策展開が記載されています。

計画名称	策定期間	計画期間	目標・施策等 (公共交通関連)
第5次日野市基本構想	H23.3	H23年度～H32年度	- 公共交通機関の利用促進（環境負荷低減） - バス路線の充実（交通空白地域解消） - 交通事業者の横断的な連携強化 - 地域の実情にあった公共交通の推進体制の確立 - 交通結節点の活性化の推進（乗りかえ利用の円滑化の推進等）
日野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	H28.3	H27年度～H31年度	- 今後の少子高齢化・人口減少を見据え、地域の特性を活かした日野市らしさを持った居住地の価値向上と自然と調和し多様性を持った循環型の持続可能なまちづくりを進める必要がある。 - このため、日常生活に必要な都市機能の適正配置の誘導と合わせ、公共交通ネットワーク体系の整備により、多くの市民がその都市サービスを楽しむことができる集約型の都市構造を形成し、サービス水準の向上による生活の質の向上と持続可能なまちづくりを両面から進める。
日野市まちづくりマスタープラン	H15.10	H12年～H32年 (H30.12改定予定)	- バスが市民の足となるような環境をつくる（支線バスとしてミニバスやディマンドバスの導入を検討） 12の駅、緊密な幹線道路網等、利便性の高い交通環境をもっと利用し、向上させる（道路整備などの容量拡大だけでなく、交通需要マネジメントを検討）
住宅マスタープラン	H27.3	H27年度～H36年度	- 良好で個性ある住宅市街地の維持・誘導・形成に向け、住みなれた地域で継続して続けられるよう、公共交通網の整備を推進する。鉄道やモノレール駅と連携のとれたバス交通が市民の足となるように、幹線バス路線網を補完するミニバス・かわせみ号等の支線バス利用促進を図る。 - いつまでも住み慣れた地域で安心して暮らせる環境の整備に向け、いきいきと暮らせる地域活動と合わせ、公共交通網の整備等により歩いて暮らしやすい環境となるような取組みを推進する。
第2期日野市高齢者福祉総合計画	H27.3	H27年度～H29年度	交通空白地域を解消することを通じて、障害者や高齢者の外出を促す。また地域の実情に合った公共交通網を確立し、利用しやすいミニバス運行を目指す。

3. 地域のニーズ・利用実態の把握

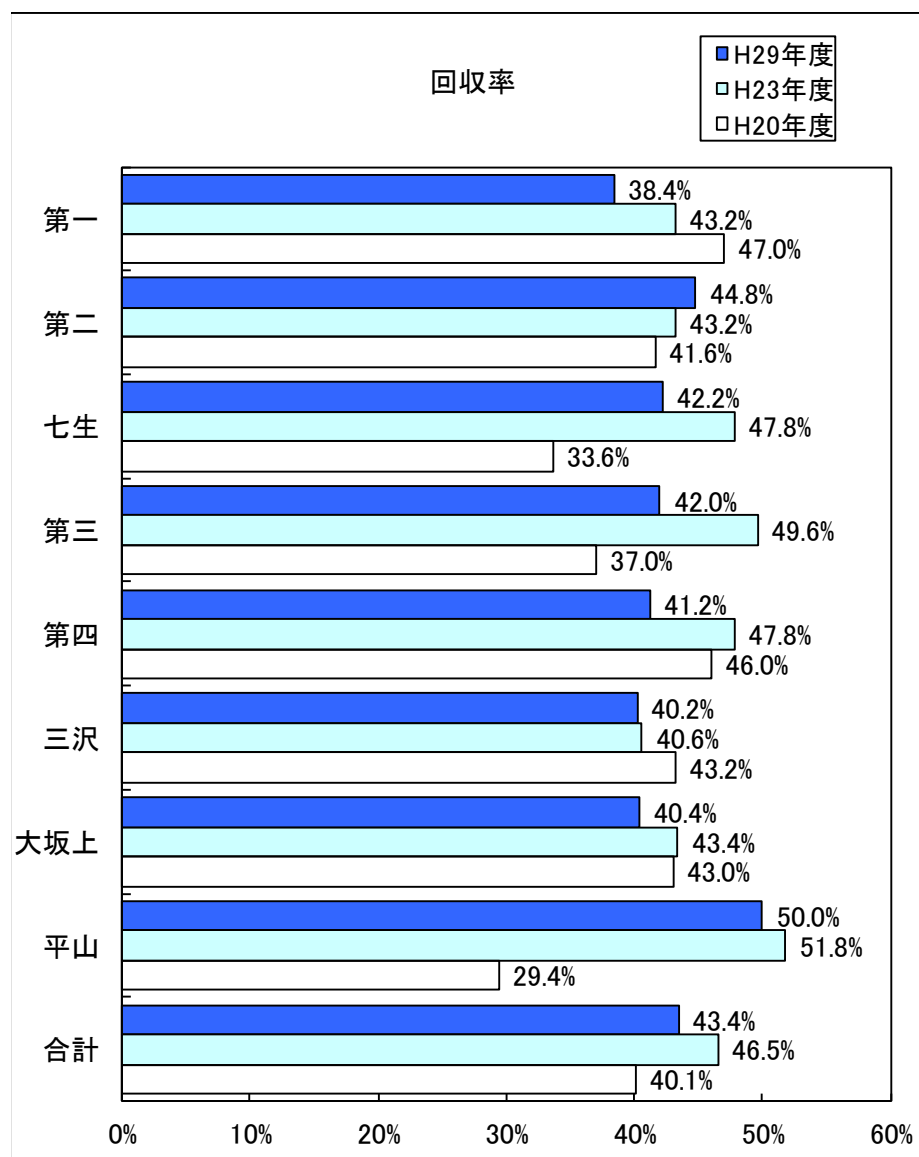
3.1 市民アンケート調査

3.1.1 調査概要

調査対象	満 15 歳以上 90 歳未満の市民 4,000 人 【抽出方法】 市内を 8 地区に区分（※中学校区に相当）し、各区より 500 サンプルを住民基本台帳より無作為抽出した。ただし、同一世帯から複数抽出しないよう配慮している。  地域区分図
調査方法	郵送配布、郵送回収 ○配布数 4,000 票／○回収数 1,737 票（回収率 43.4%）
調査期間	平成 30 年 1 月 27 日（土）～2 月 5 日（月）
調査内容	○回答者属性（年齢、性別、居住地、世帯構成、職業、運転免許有無、自由に利用できる自動車等の有無、補助具利用有無、日頃の外出頻度） ○日頃の外出状況（通勤・通学、通院、買物、その他の移動） ○自分が「したい」外出の可否（できない場合その理由） ○鉄道駅の利用状況（利用駅名、利用頻度、駅までの交通手段） ○バスの利用状況（利用頻度、利用路線、満足度、ミニバス・ワゴンタクシーの改善点） ○自家用車による送迎について（送迎者及び被送迎者の実態） ○運転免許の返納について ○バス等公共交通に関する意見・日頃から感じていること等（自由意見）

■配布・回収状況

地域(中学校区)	配布数	回収数	回収率	H23年度 回収率 (参考)	H20年度 回収率 (参考)
第一	500	192	38.4%	43.2%	47.0%
第二	500	224	44.8%	43.2%	41.6%
七生	500	211	42.2%	47.8%	33.6%
第三	500	210	42.0%	49.6%	37.0%
第四	500	206	41.2%	47.8%	46.0%
三沢	500	201	40.2%	40.6%	43.2%
大坂上	500	202	40.4%	43.4%	43.0%
平山	500	250	50.0%	51.8%	29.4%
無回答	—	41	—	—	—
合計	4,000	1,737	43.4%	46.5%	40.1%

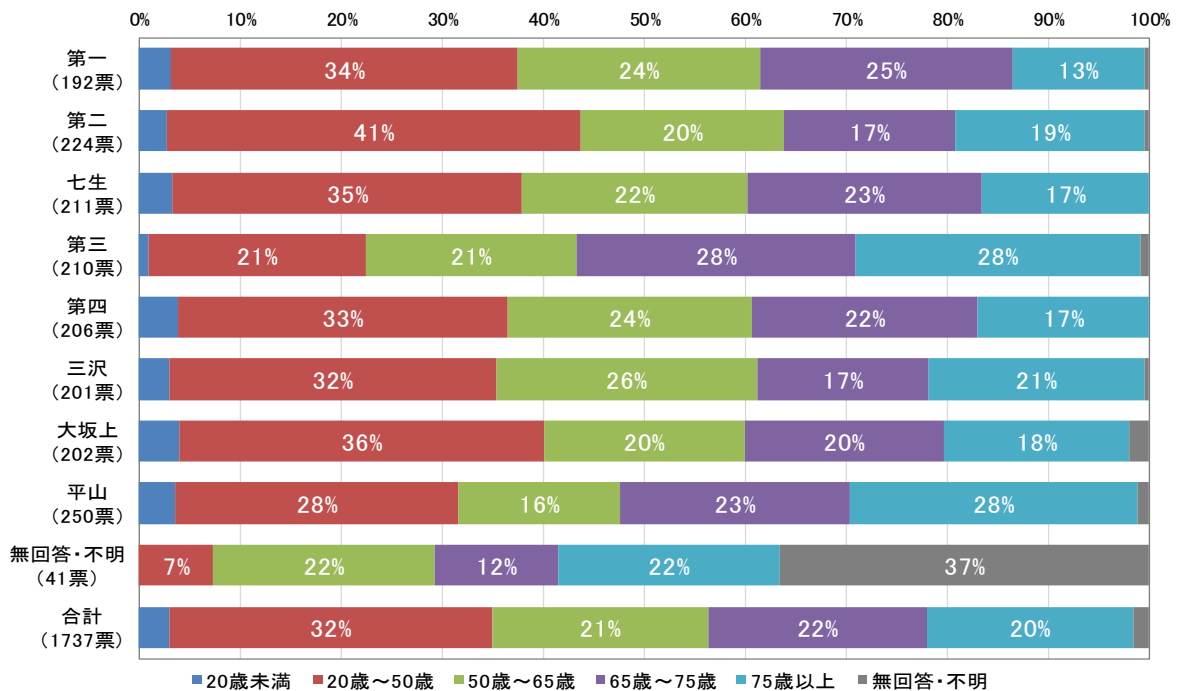


3.1.2 集計結果

(1) 回答者属性

1) 年齢層及び居住地区（中学校区）別の回答者数

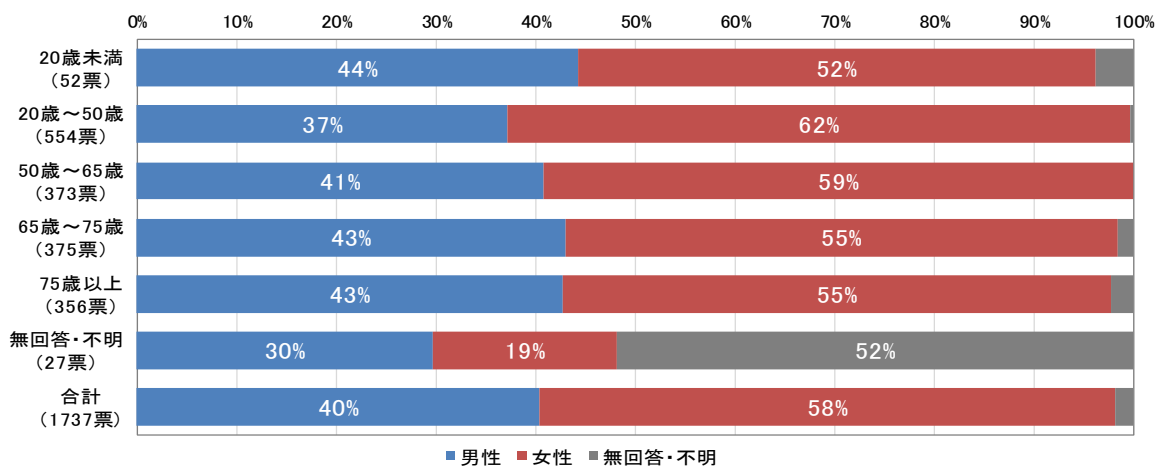
- 65 歳以上の回答者の割合は全体では 42%であり、20 歳～50 歳が 32%、50 歳～65 歳が 21%を占めている。一方、20 歳未満の回答者の割合は全体の 3%と少ない。
- 全体と比較して、第三中学校区や平山中学校区で高齢者の割合が高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 性別

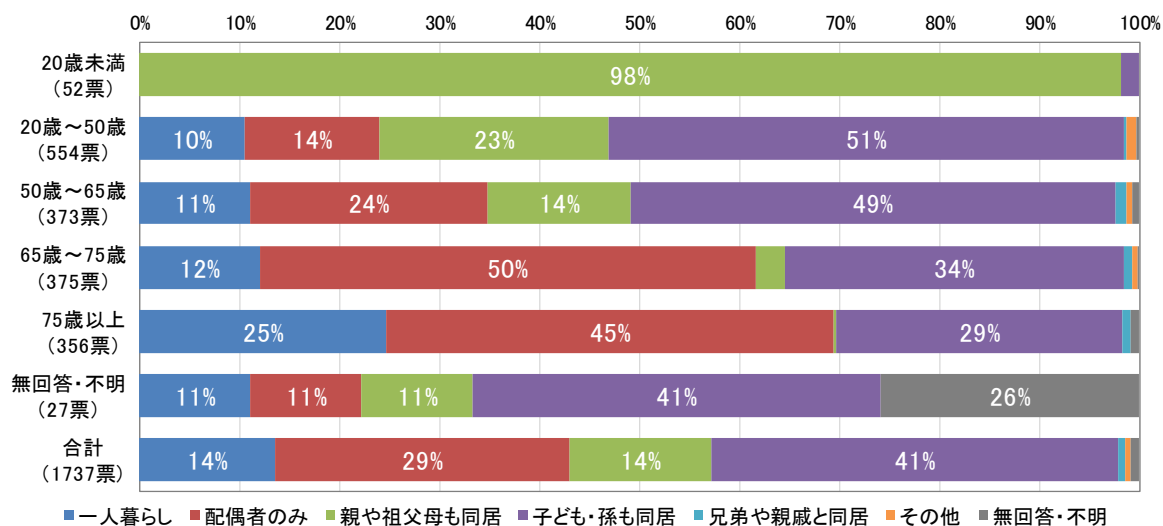
- 女性の回答者の割合が高く、全体では 58%を占めている。
- 年齢層別では 20 歳～50 歳の回答者のうち、62%が女性により占められおり、他の年齢層と比較して女性の割合が高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 世帯構成

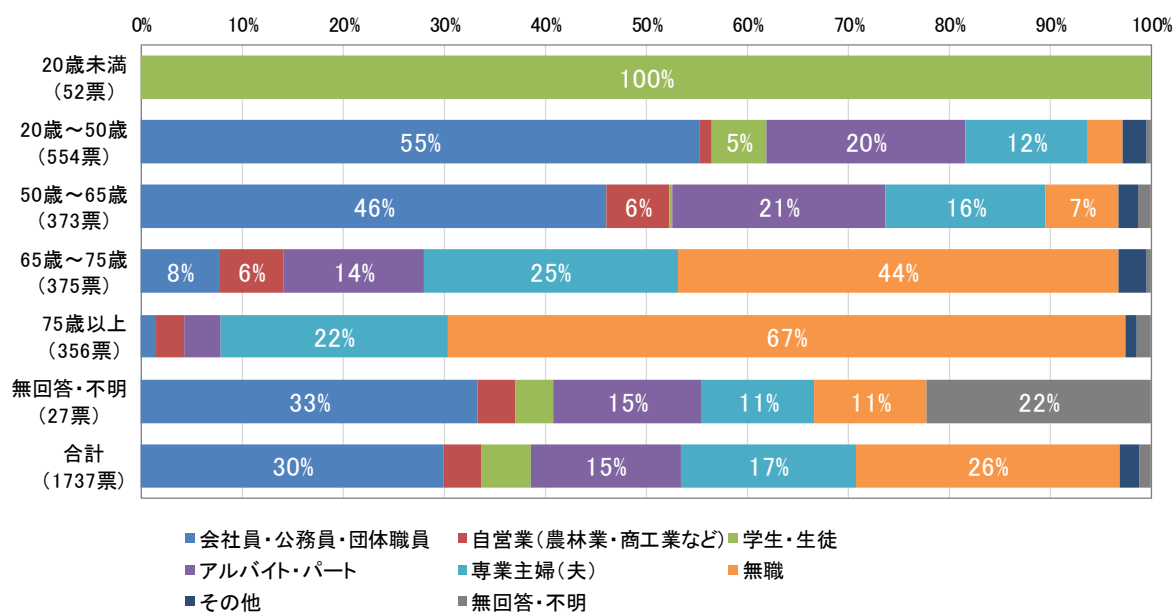
- 65歳～75歳、75歳以上の回答者では、同居人が配偶者のみの割合が最も高く、75歳以上の回答者になると、さらに一人暮らしの割合が高くなっている。
- 20歳～50歳、50歳～65歳の回答者では、子ども・孫も同居している割合が高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

4) 職業

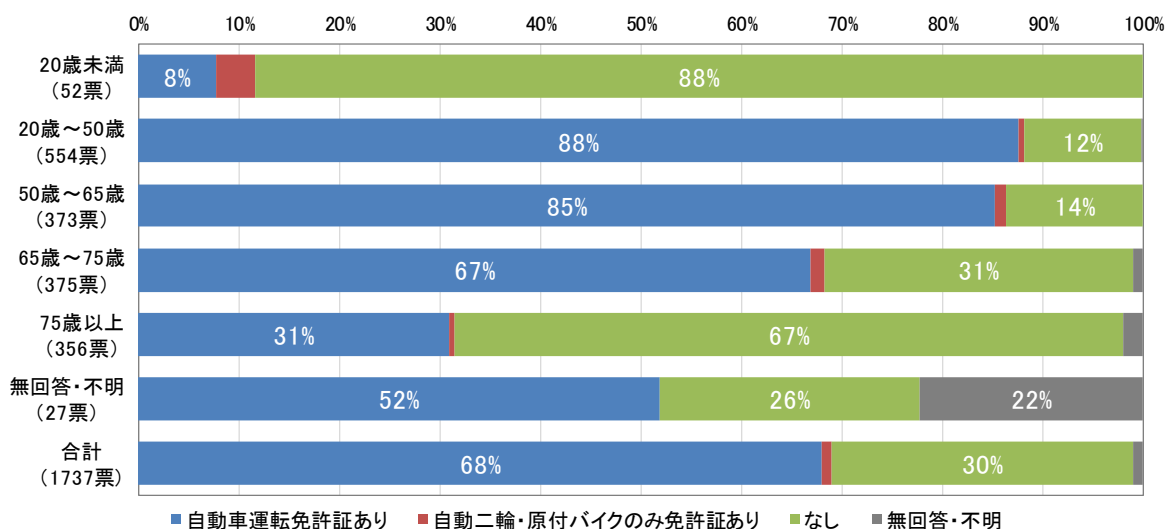
- 全体では、会社員・公務員・団体職員の回答者の割合が30%を占め、無職である回答者の割合が26%で続く。
- 年齢層が高くなると、会社員・公務員・団体職員の回答者の割合が低くなる一方で、無職である回答者の割合が高くなる。



グラフ内の5%未満の値は非表示

5) 運転免許証の保有状況

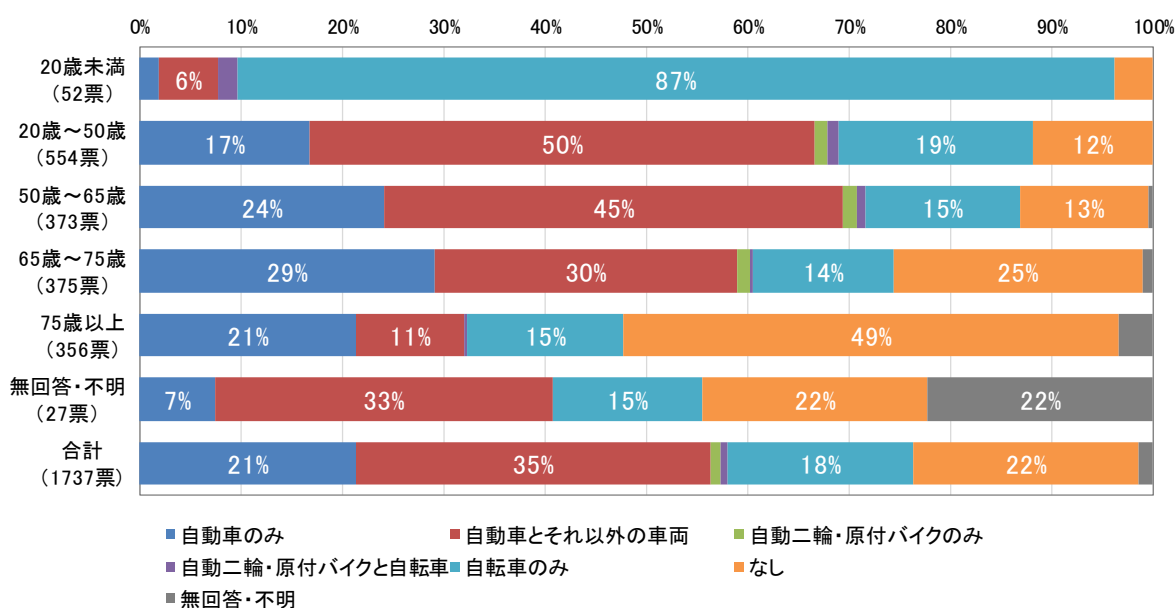
- 全体の69%の回答者が、自動車または自動二輪・原付バイクの運転免許証を保有しており、そのうち大部分の回答者が、自動車の運転免許証を保有している。
- さらに、20歳～50歳、50歳～65歳の回答者は、8割以上が運転免許を保有している。
- 年齢層が高くなると運転免許証の保有率は低くなり、75歳以上の回答者では、半数以上の67%が運転免許証を保有していない。



グラフ内の5%未満の値は非表示

6) 自由に利用できる自動車等

- 自動車を利用できる回答者が、全体では56%を占めている。
- 年齢層が高くなるにつれ、利用できる車両がない割合が高くなり、75歳以上の回答者では、半数の49%を占めている。

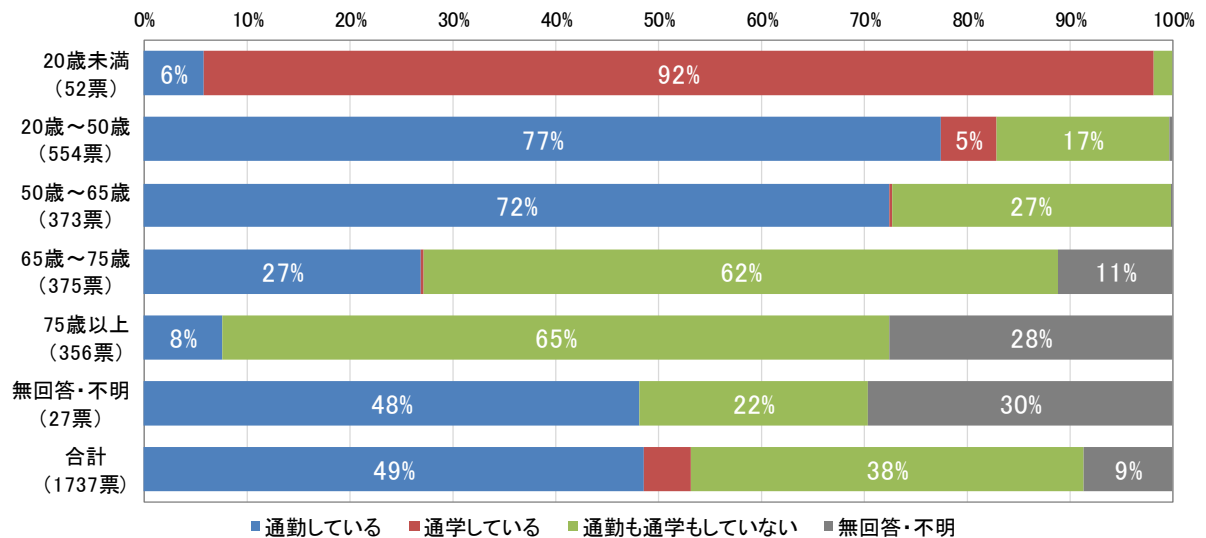


グラフ内の5%未満の値は非表示

(2) 通勤・通学について

1) 通勤・通学有無(問1)

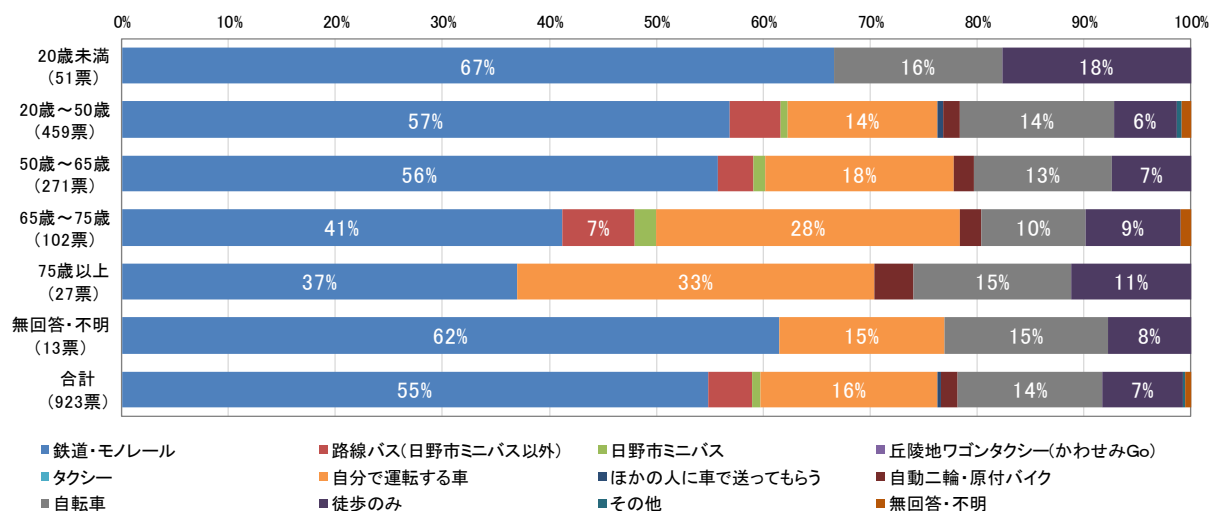
- ・通勤または通学している割合は、全体で半数程度の53%を占めている。
- ・年齢層が高くなるにつれ、通勤も通学もしない割合が高くなり、65歳以上になると6割以上を占めている。
- ・通勤・通学先は市内が29%、市外が66%であり、65歳以上は全体に比べ市内の割合が高い(42%)。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 通勤・通学時の主な交通手段(問3)

- ・通勤・通学している回答者の主な交通手段は、各年齢層とも鉄道・モノレールの割合が最も高く、全体では55%を占めている。
- ・年齢層が高くなると、自分で運転する車の割合が高くなり、65歳～75歳では28%を、75歳以上になると33%を占めている。

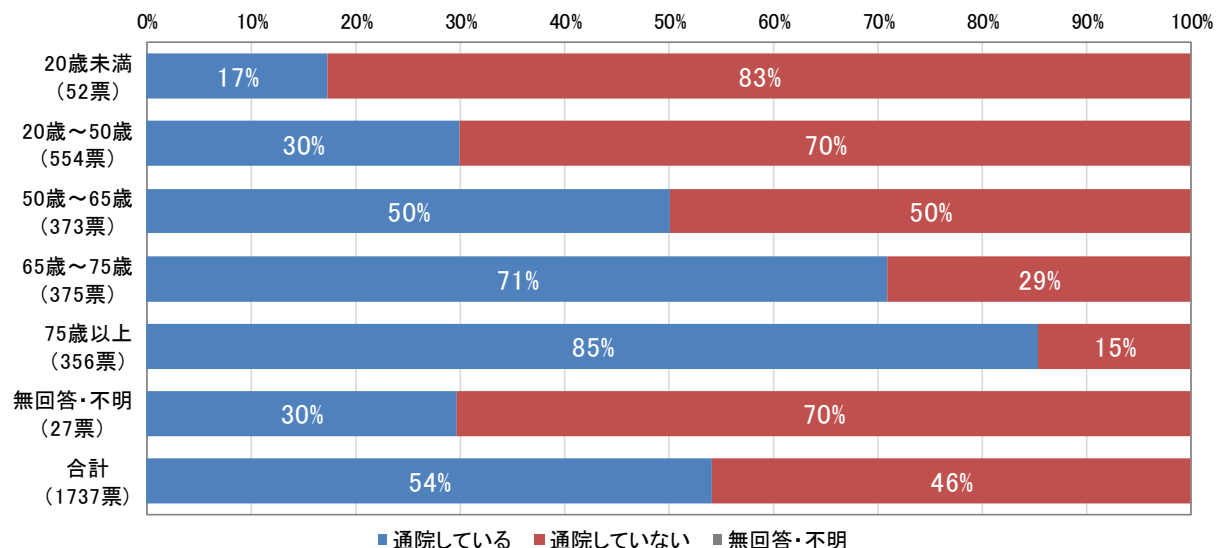


グラフ内の5%未満の値は非表示

(3) 通院について

1) 通院有無

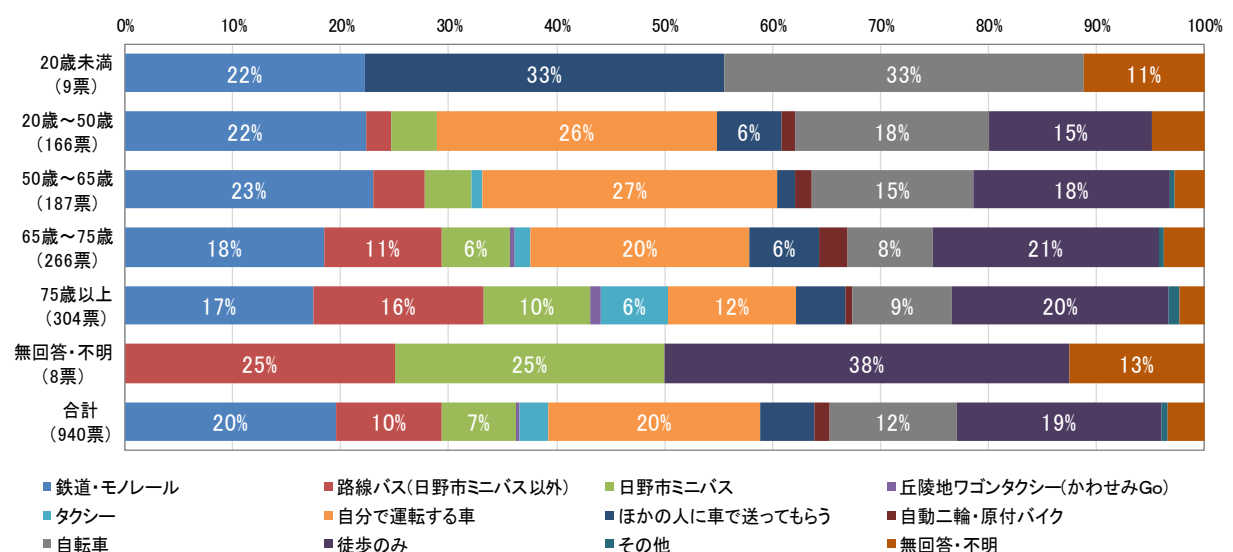
- ・定期的に（月 1 回以上）通院している回答者は、全体では 54%を占めている。
- ・年齢層が高いほど、定期的に通院している割合が高くなり、65 歳～75 歳で 71%、75 歳以上では 85%を占めている。
- ・通院先は市内が 70%を、通院頻度は「月 1～2 回」が 72%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 通院時の主な交通手段（問 6）

- ・主な交通手段は、鉄道・モノレールや自分で運転する車の割合が高く、全体ではともに 20%を占めている。
- ・65 歳以上の回答者では他の年齢層と比較して、路線バスや日野市ミニバスを利用する割合が高くなっており、75 歳以上の回答者では、路線バスや日野市ミニバスの割合を合わせると 26%になる。



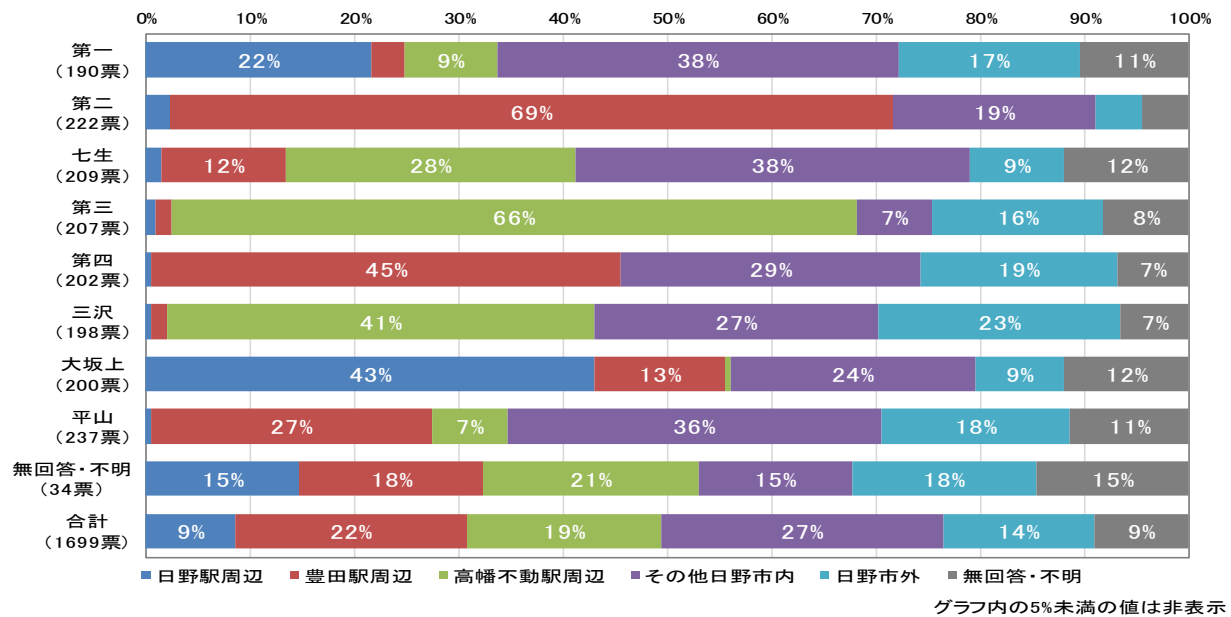
グラフ内の5%未満の値は非表示

(4) 買物について

1) 食料品・日用品の買物について(問9)

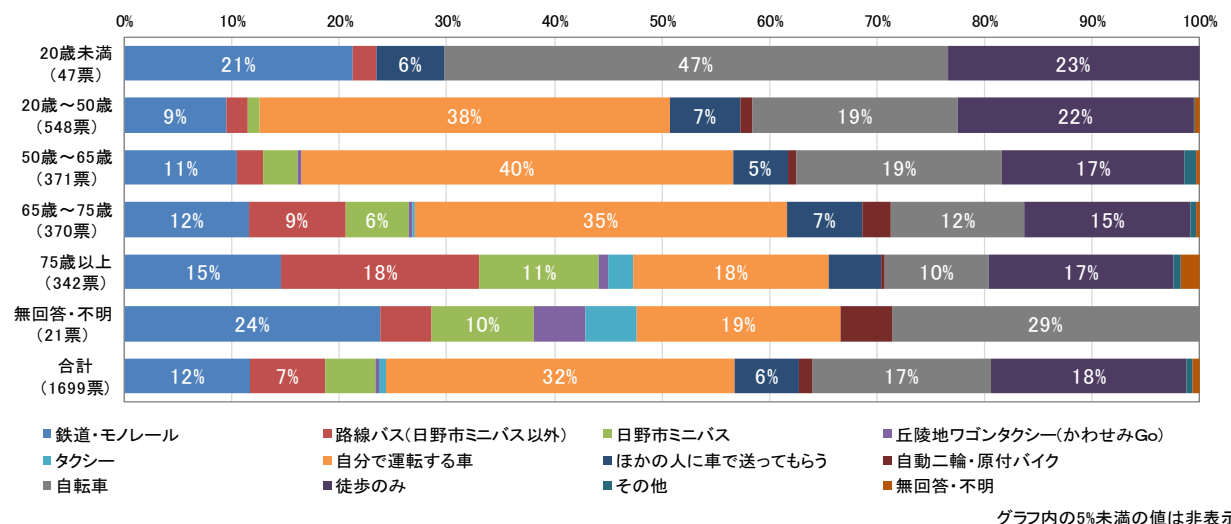
① 買物先

- ・居住地区(中学校区)周辺を買物先としている割合が高く、第一中学校区や大坂上中学校区では日野駅周辺の割合が、第二中学校区や第四中学校区では豊田駅周辺の割合が、第三中学校区や三沢中学校区では高幡不動駅周辺の割合が高くなっており、また、七生中学校区や平山中学校区では、その他日野市内の割合が高くなっている。



② 買物時の主な交通手段

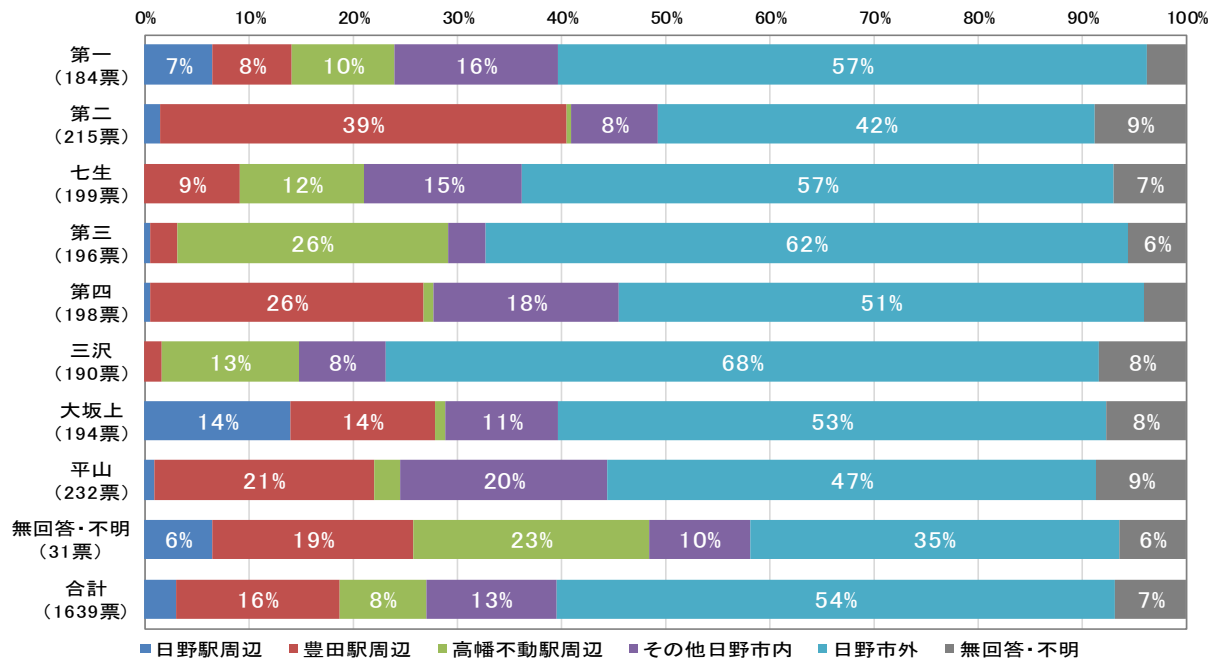
- ・食料品・日用品の買物時の主な交通手段は、全体では自分で運転する車の割合が最も高く、32%を占めている。
- ・年齢層が高くなると路線バスや日野市ミニバスの割合が他の年齢層と比較して高くなり、75歳以上の回答者では、路線バスと日野市ミニバスの割合を合わせると29%になる。



2) 食料品・日用品以外の買物について（問9）

① 買物先

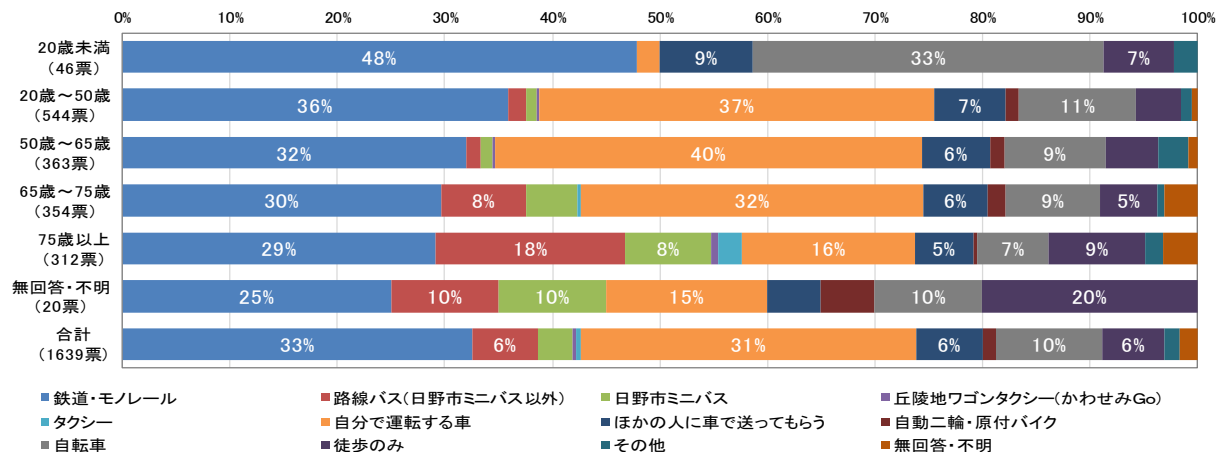
- ・食料品・日用品以外の買物先としては、日野市外の割合が最も高く、全体では半数以上の54%を占めている。
- ・日野市内の特定の地域としては、豊田駅周辺の割合が最も高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

① 買物時の主な交通手段

- ・食料品・日用品以外の買物時の主な交通手段は、全体では鉄道・モノレールの割合が最も高く33%を占め、次いで自分で運転する車が31%で続いている。
- ・20歳～75歳の回答者では、自分で運転する車の割合が最も高くなっているが、75歳以上の回答者になると鉄道・モノレールの割合が最も高くなる。
- ・また、年齢層が高くなるとバスの割合が他の年齢層と比較して高くなり、75歳以上の回答者では、路線バスと日野市ミニバスの割合が合計26%になる。



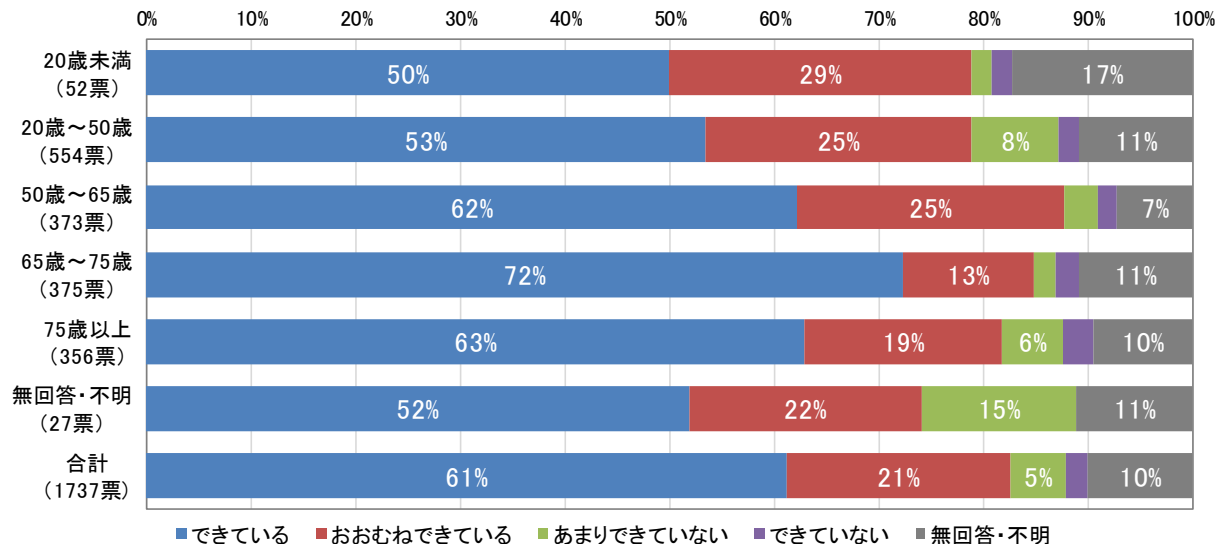
グラフ内の5%未満の値は非表示

(5) 外出の満足度について

1) 通院 (問 11)

① 達成度

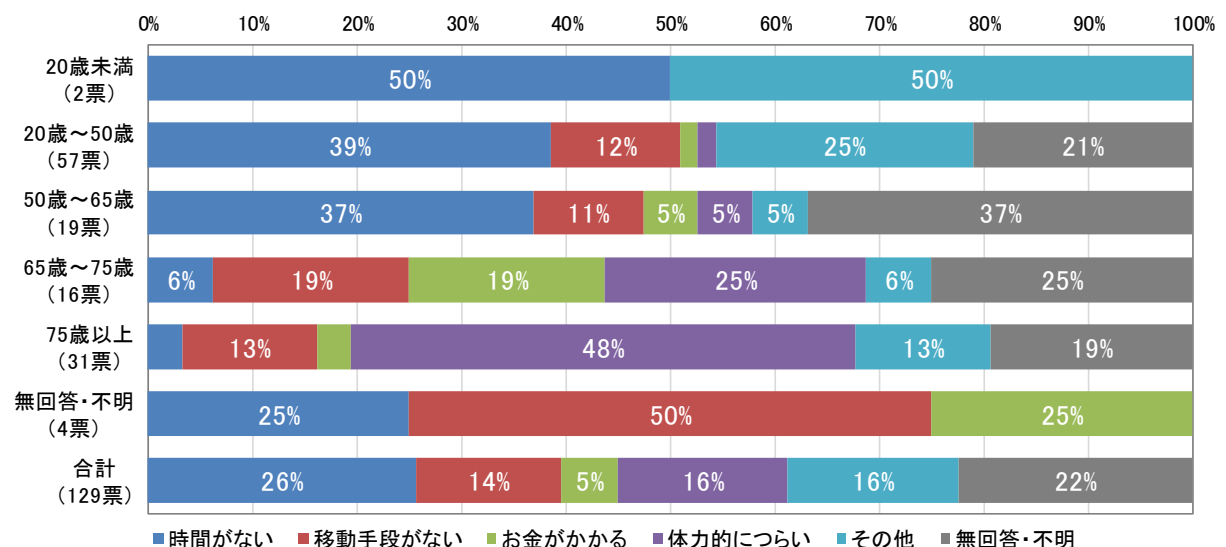
- 通院について、できている、おおむねできていると回答した割合を合わせると全体では82%を占めており、達成度は高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

② できていない理由

- 通院があまりできていない、または、できていない回答者のうち、65歳未満の各年齢層では、時間がないと回答した割合が最も高くなっている。
- 一方、65歳～75歳の回答者になると、体力的につらい、お金がかかる、移動手段がないと回答した割合も高くなり、75歳以上の回答者になると、半数近くの48%が体力的につらいと回答している。

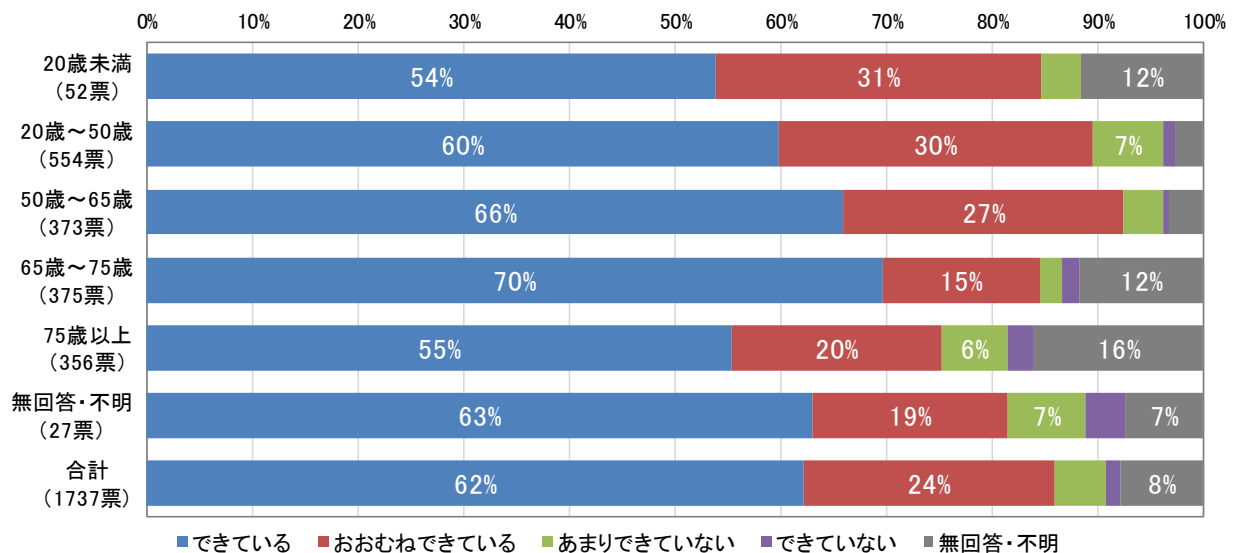


グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 買物（問 11）

① 達成度

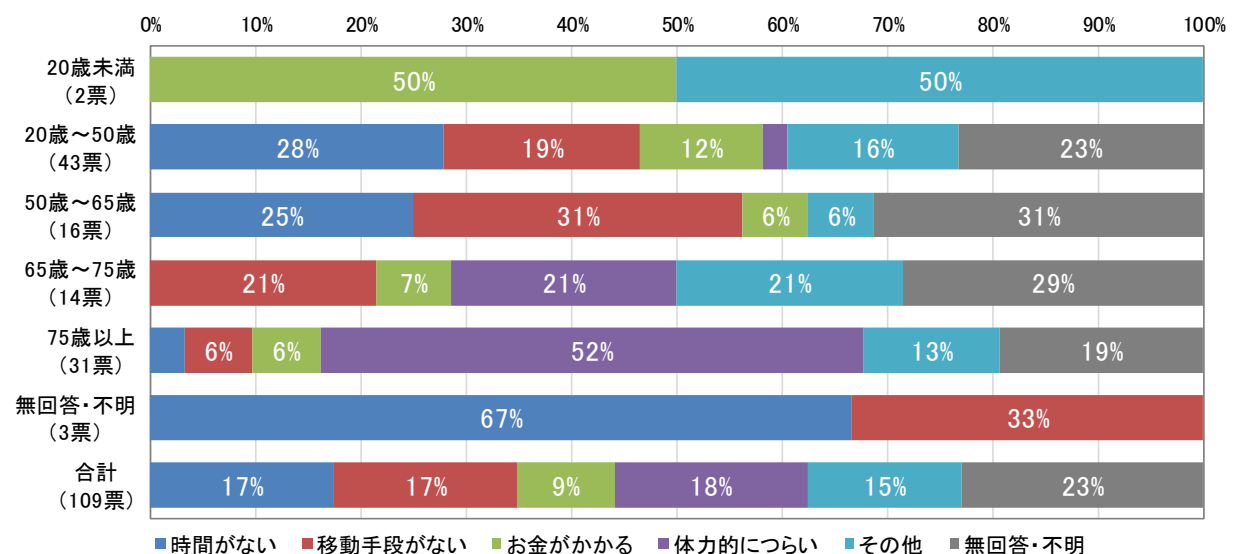
- ・ 買物時の移動について、できている、おおむねできていると回答した割合を合わせると全体では 86%を占めており、達成度は高くなっている。
- ・ 75 歳以上の回答者では、できていると回答した割合が 55%、おおむねできていると回答した割合が 20%と他の年齢層の回答者と比較して、達成度がやや低くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

② できていない理由

- ・ 買物時の移動があまりできていない、または、できていない理由として、全体では体力的につらい、時間がない、移動手段がないと回答した割合が高くなっている。
- ・ 65 歳～75 歳の回答者になると、体力的につらいと回答した割合が高くなり、75 歳以上の回答者では、半数以上の 52%を占めている。



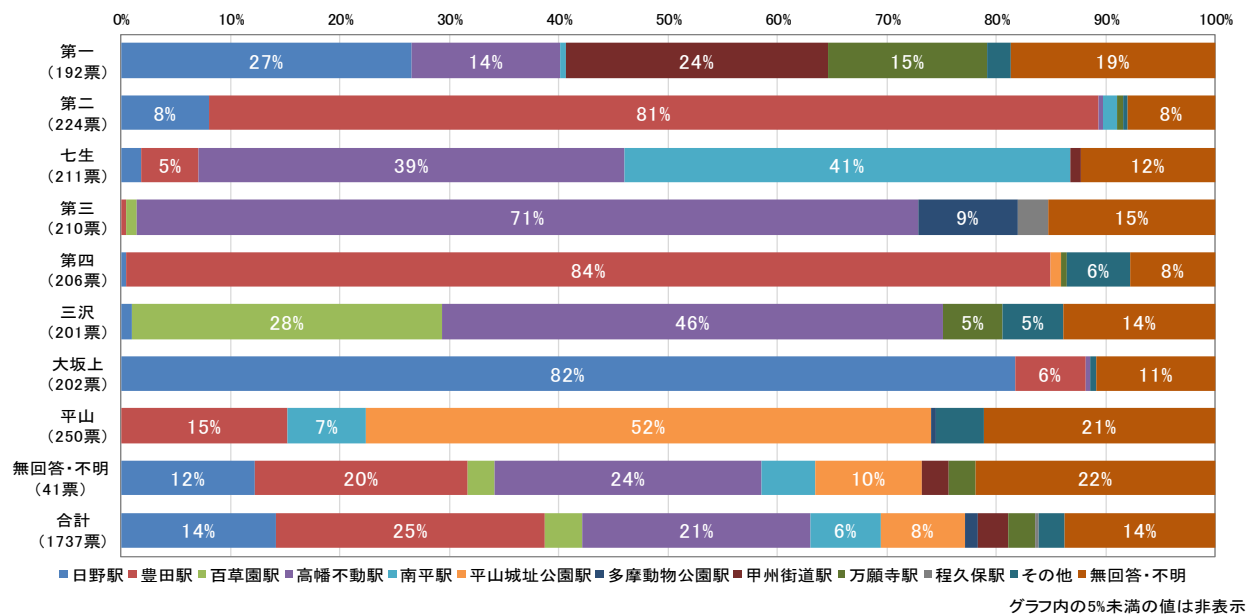
グラフ内の5%未満の値は非表示

(6) 公共交通の利用について

1) 鉄道の利用状況 (問 12)

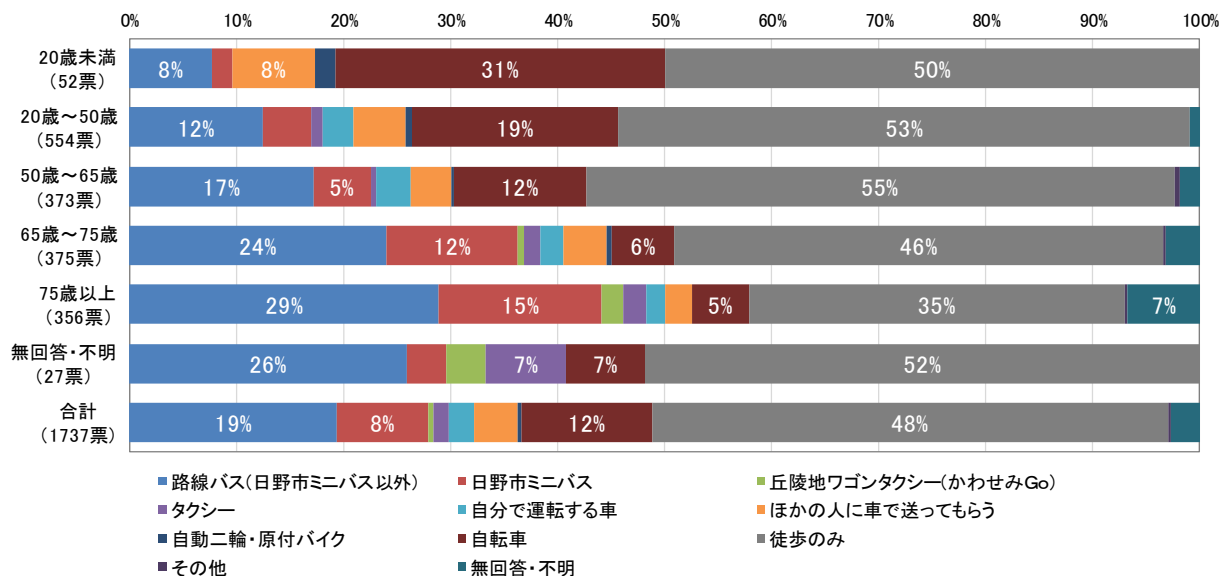
① 最も利用する鉄道駅

- 全体では、豊田駅の割合が最も高く、25%を占め、次いで高幡不動駅が21%で続く。
- 居住地区（中学校区）から最寄り駅の割合が高く、特に第二中学校区や第四中学校区では豊田駅の割合が、第三中学校区では高幡不動駅の割合が、大坂上中学校区では日野駅の割合が高くなっている。



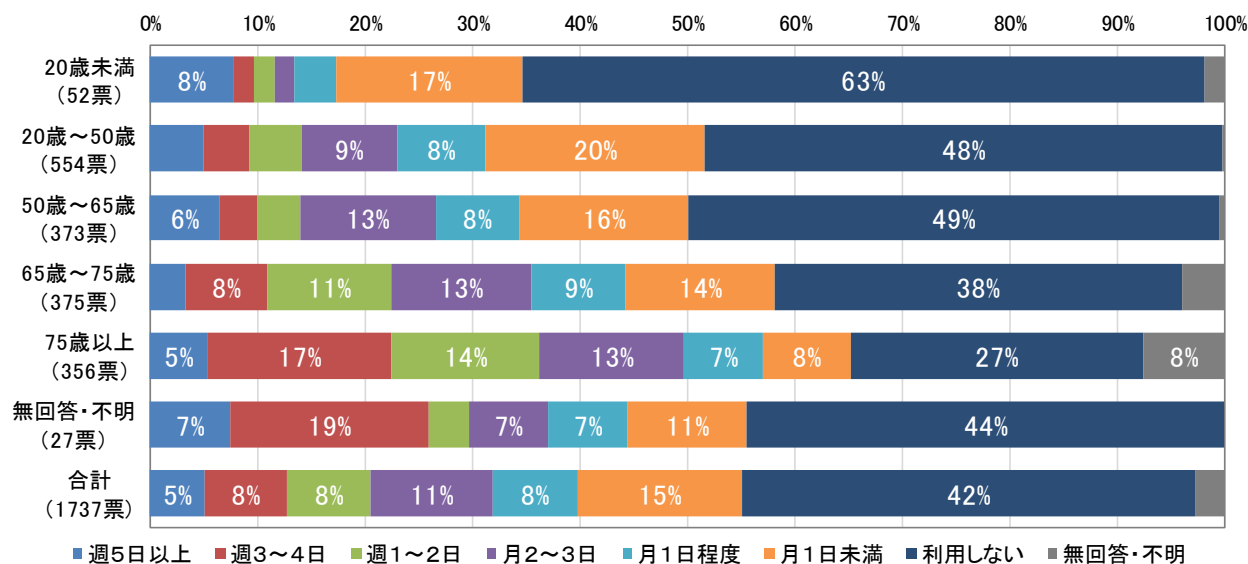
② 鉄道駅までの主な交通手段

- 鉄道駅までの主な交通手段としては、徒歩の割合が高く全体では、48%を占めている。
- 各年齢層とも徒歩の割合が最も高くなっているが、年齢層が高いほど路線バスや日野市ミニバスの利用割合が高く、年齢層が低いほど自転車の利用割合が高くなっている。



2) 路線バス、日野市ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシー(かわせみGo)の利用頻度(問13)

- ・利用しない割合が最も高く、全体では42%を占めている。
- ・利用する場合でも、月に1日未満の割合が高くなっているが、年齢層が高いほど、利用頻度が上がる傾向にある。

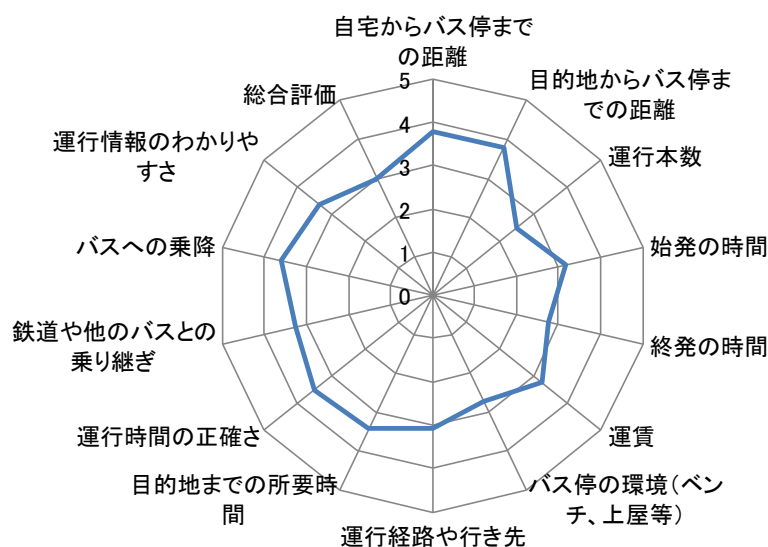


グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 日野市内のバス交通の満足度(問15)

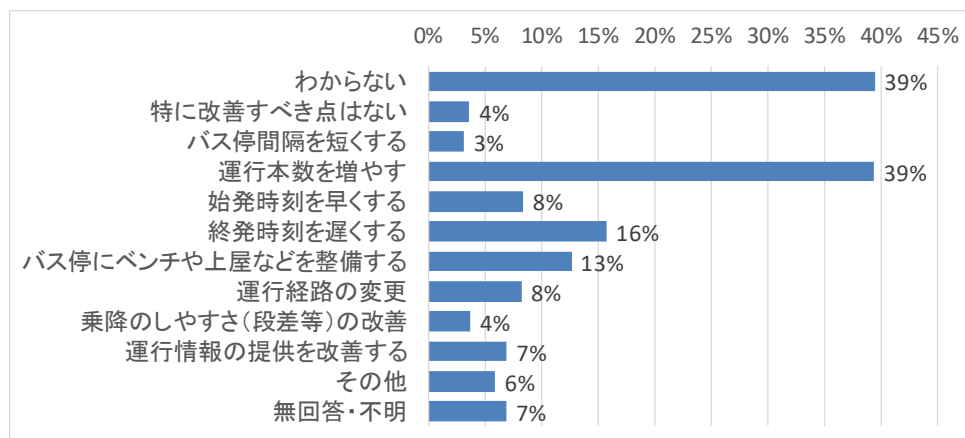
ここでは、各評価項目の回答について、「満足」を最高点の5点、「やや満足」を4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満」を2点、「不満」を最低点の1点(平均点を3点)として指数化し、評価を行った。

- ・評価値が高かった項目は、自宅や目的地からバス停までの距離やバスへの乗降(段差)、運行時間の正確さなどで、評価が低かった項目は、運行本数やバス停の環境(ベンチ、上屋等)、始発時間などとなっている。
- ・総合評価の評価値は2.98点であり、平均点(3点)をやや下回っている。



4) 日野市ミニバスの改善点（問 16）

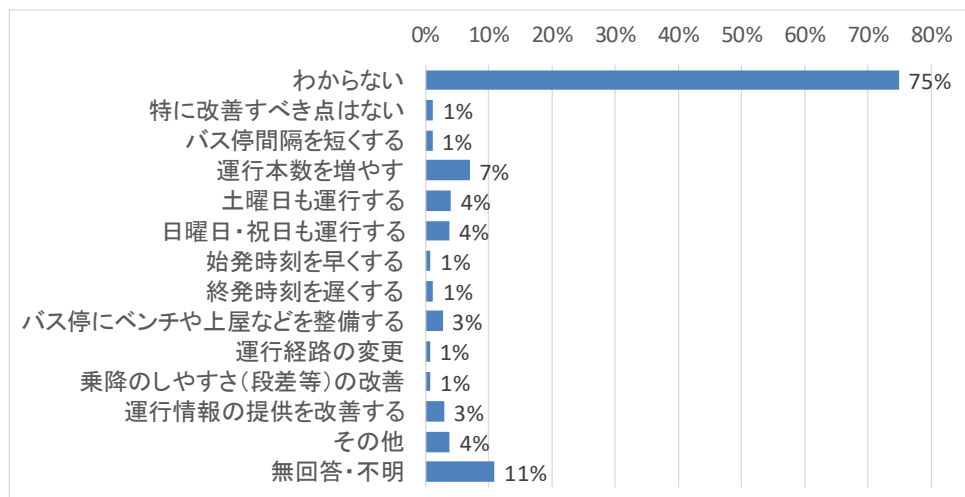
- 改善点として運行本数の増加を挙げた回答者の割合が最も高く 39%となっている。
- また、終発時刻やバス停環境の改善を挙げる回答者の割合も高く、前問の路線バスに関する満足度の結果と概ね一致している。



グラフ内の5%未満の値は非表示

5) 丘陵地ワゴンタクシー(かわせみGo)の改善点（問 17）

- 改善点として運行本数の増加を挙げた回答者の割合が最も高く 7%となっている。

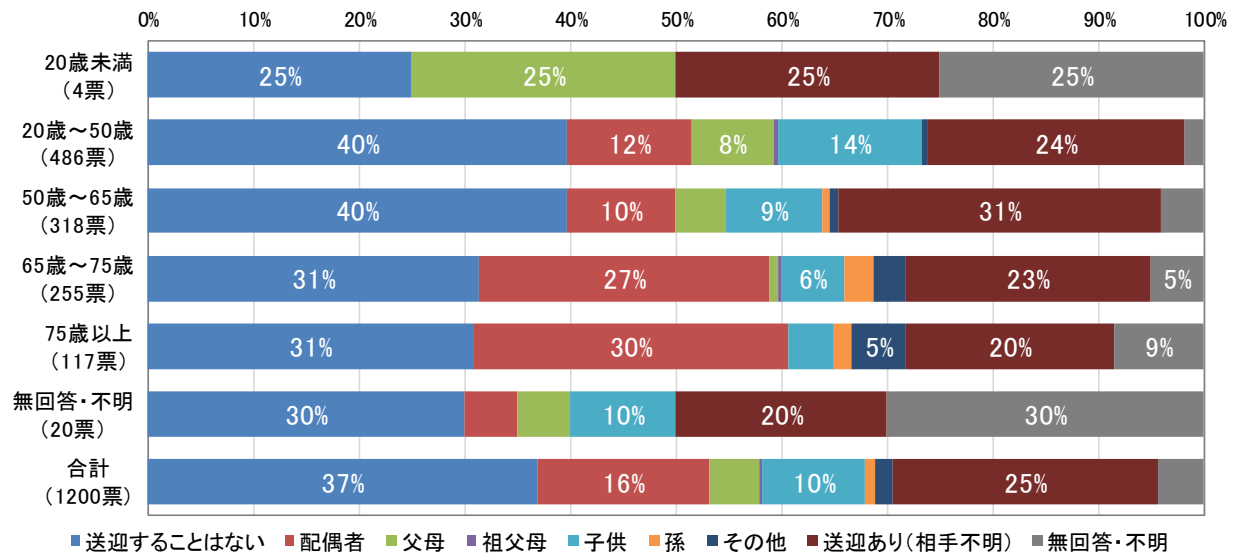


グラフ内の5%未満の値は非表示

(7) 自家用車による送迎について

1) 送迎することの有無（問18）

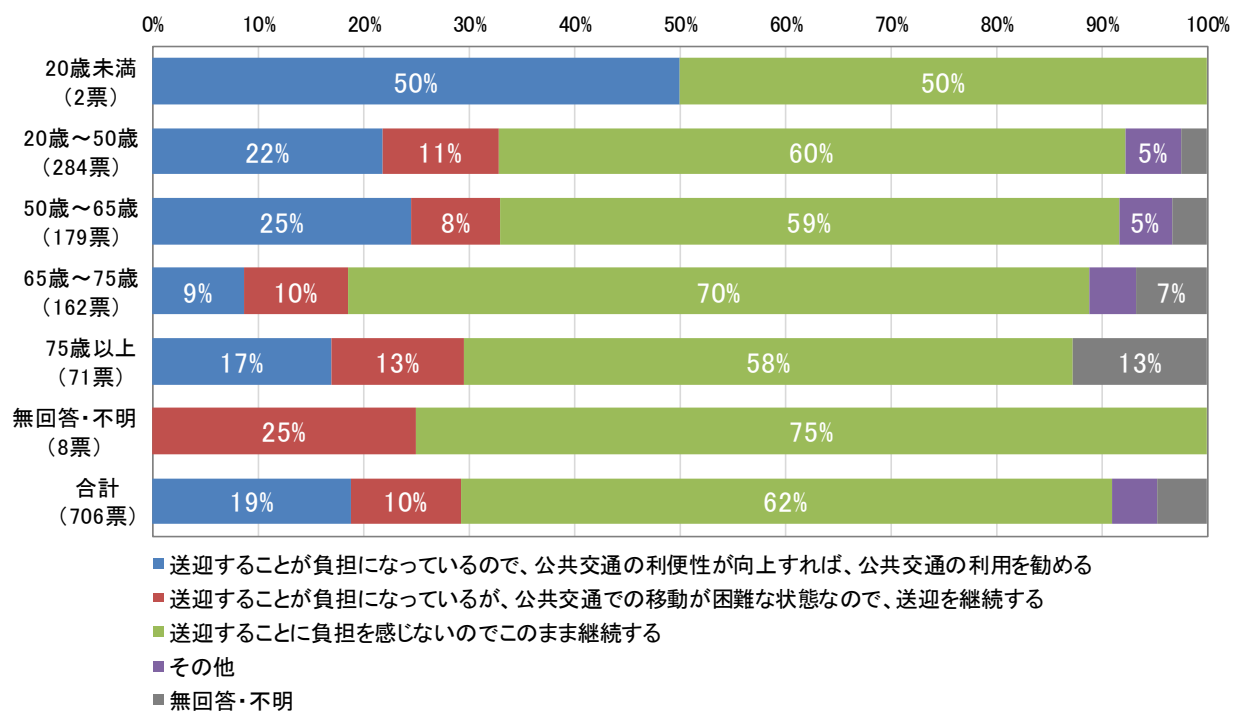
- ・自動車の運転免許を保有している回答者うち、半数以上の59%は送迎をしている。
- ・送迎をする家族（相手）が明確な回答者のなかでは、配偶者の割合が最も高くなっており、全体では16%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 送迎することについての考え（問21）

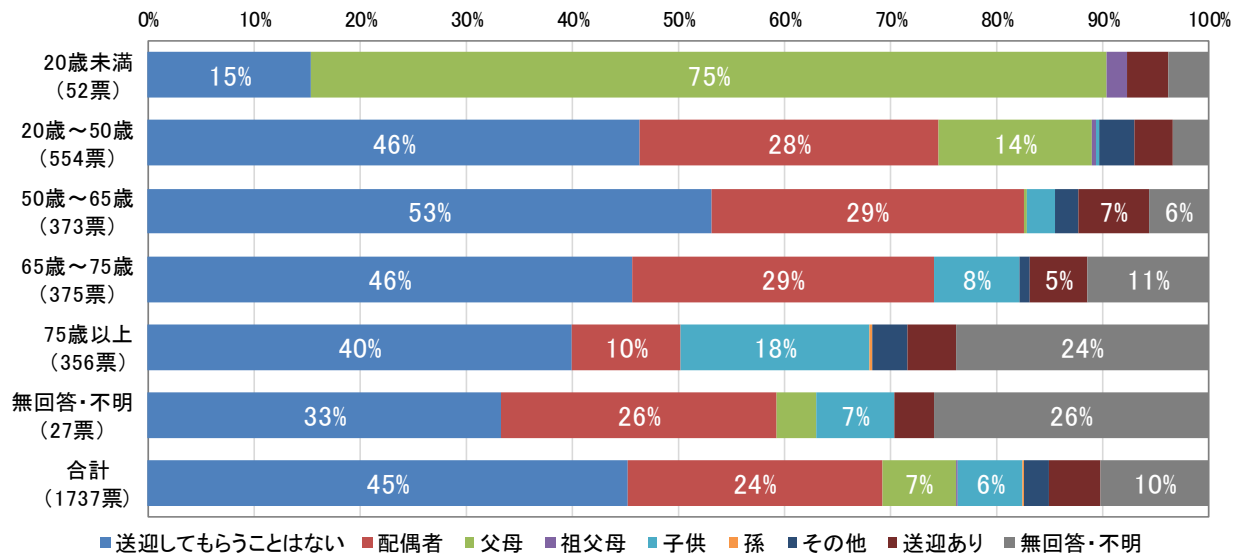
- ・送迎することについては、負担を感じないのでこのまま継続すると回答した割合が最も高く、全体では62%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 送迎されることの有無（問 22）

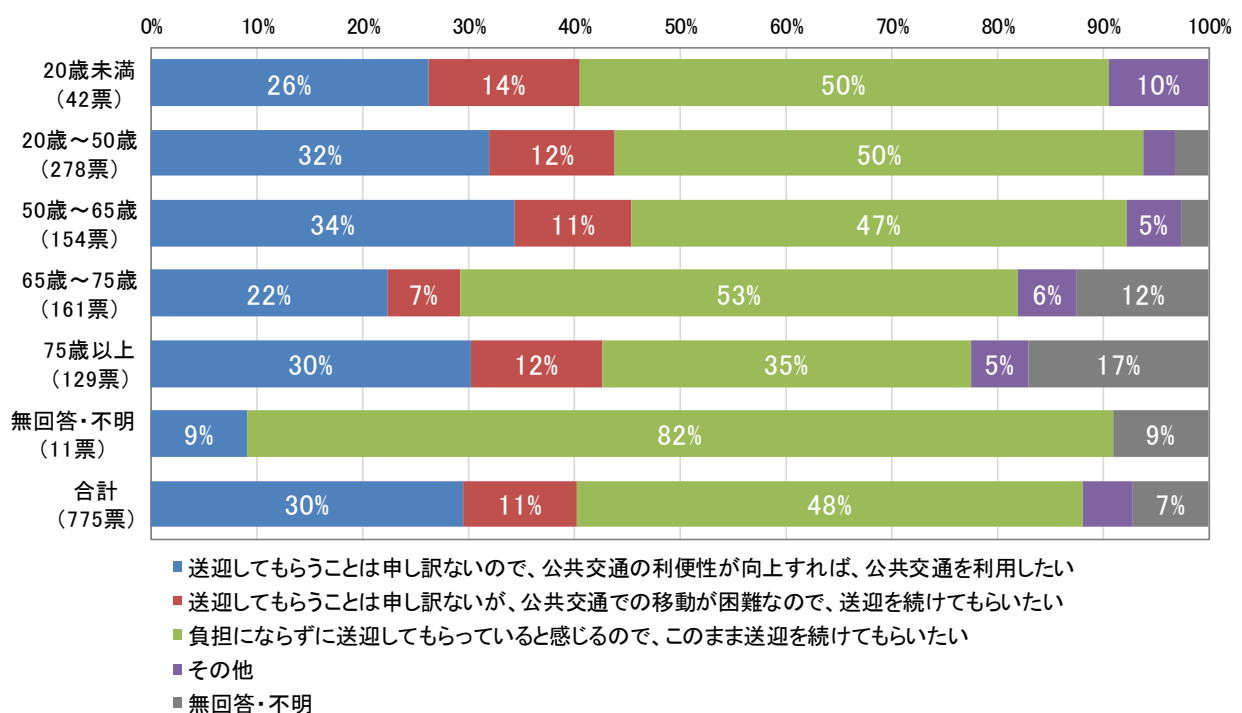
- 回答者のうち、半数程度の 45%は送迎されている。
- 送迎してもらふ家族（相手）としては、配偶者の割合が最も高くなっており、全体では 24%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 送迎されることについての考え（問 25）

- 送迎をしてもらうことについては、負担になっていないと感じており、このまま送迎を続けてもらいたいと回答した割合が最も高く、全体では 48%を占めている。

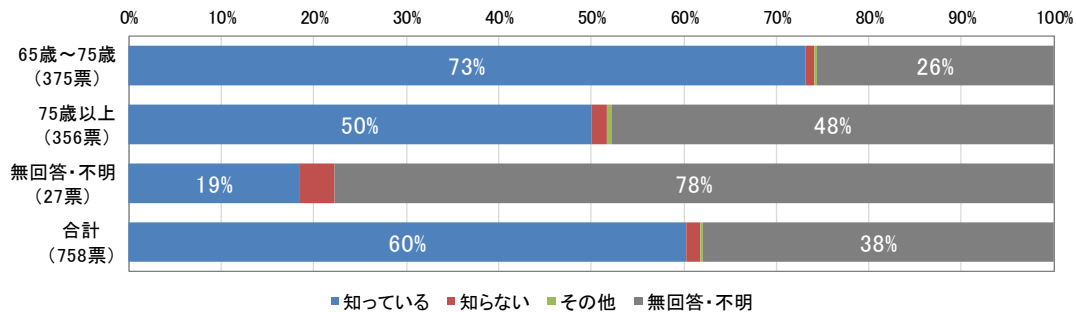


グラフ内の5%未満の値は非表示

(8) 運転免許の返納について

1) 運転免許返納制度の認知度 (問 26)

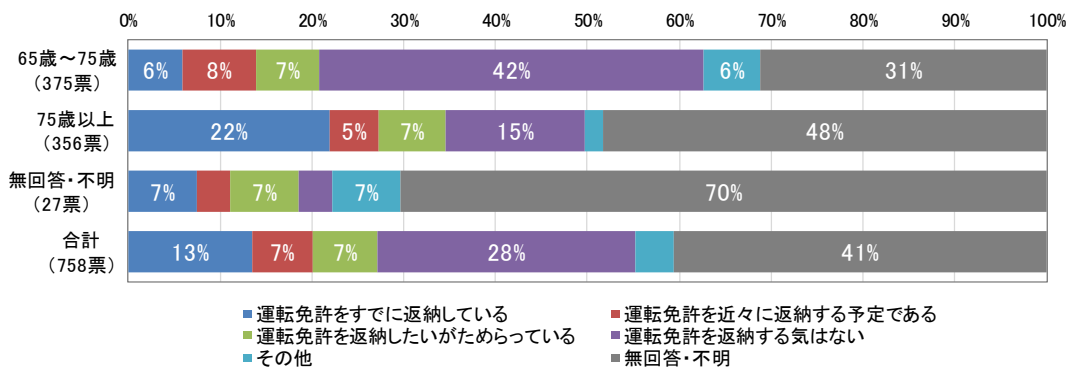
- ・ 無回答・不明を除けば、大部分の回答者が 運転免許返納制度について知っている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 運転免許の返納について (問 27)

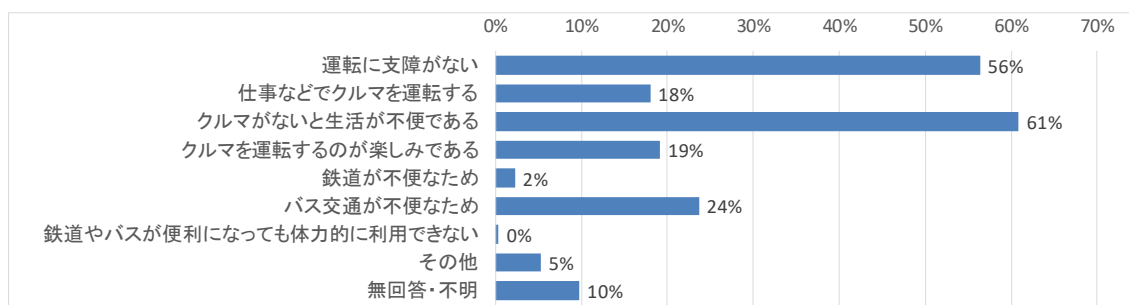
- ・ 既に返納している、近々に返納する予定であると回答した割合を合わせて 20%となる一方で、返納する気はないと回答した割合が 28%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 運転免許を返納しない理由 (問 29)

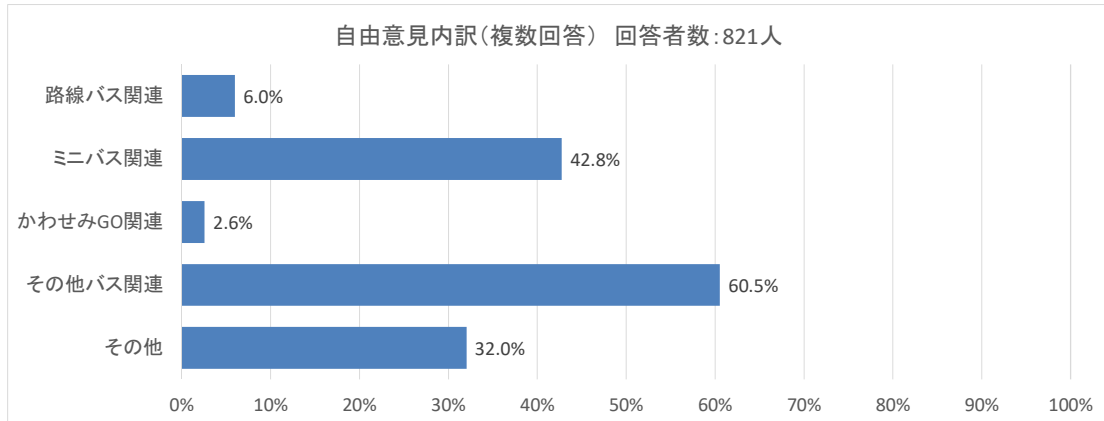
- ・ 運転免許の返納をためらっている、あるいは、運転免許を返納する気がない回答者が、返納をためらう、返納しない理由としては、クルマがないと生活が不便と回答した割合が最も高く、全体では 61%を占め、次いで運転に支障がないと回答した割合が 56%で続く。



グラフ内の5%未満の値は非表示

(2) バス等公共交通に関する意見等（問 31）

- 回答を記入した回答者は821人（全体の47％）で、内容を部類すると延べ1,181の意見・要望等が回答されている。
- 大別すると「その他バス関連（バスの種類を限定せずに記載された意見等）」が最も多く、61％を占める。次いで「ミニバス関連」が43％を占める。
- 全体的に「運行本数」「ルート」に関する意見が多い。



路線バス関連	回答数	割合
バスルートについて	22	45%
バス運行本数について	7	14%
終発時間について	4	8%
運賃について	4	8%
バス停の場所について	4	8%
定時性について	3	6%
バス車両について	2	4%
バス停の環境について	1	2%
混雑について	1	2%
運転手について	1	2%
合計	49	100%

ミニバス関連	回答数	割合
バス運行本数について	119	34%
バスルートについて	53	15%
バス車両について	32	9%
混雑について	25	7%
終発時間について	25	7%
運賃について	20	6%
始発時間について	19	5%
バス利用案内について	15	4%
バス停の場所について	12	3%
定時性について	11	3%
運転手について	11	3%
バス停の環境について	9	3%
合計	351	100%

かわせみGO関連	回答数	割合
バスルートについて	5	24%
バス運行日について	4	19%
運賃について	3	14%
バス利用案内について	3	14%
バス運行本数について	2	10%
バス車両について	1	5%
定時性について	1	5%
始発時間について	1	5%
終発時間について	1	5%
合計	21	100%

その他バス関連	回答数	割合
バス運行本数について	102	21%
バスルートについて	70	14%
バス利用案内について	42	8%
バス停の場所について	38	8%
終発時間について	29	6%
市役所・私立病院へのアクセスが不便	29	6%
バス停の環境について	25	5%
運賃について	23	5%
シルバーパスについて	18	4%
現在利用していないが将来が不安	18	4%
始発時間について	15	3%
今後は利用する予定	15	3%
バス車両について	10	2%
運転手について	10	2%
乗車マナーについて	5	1%
大学生のバス通学について	4	1%
定時性について	4	1%
混雑について	2	0%
その他	38	8%
合計	497	100%

その他	回答数	割合
道路環境・整備について	36	13%
駅について	22	8%
町の環境について	24	8%
運賃が高い(モノレール)	17	6%
駐車・駐輪について	16	6%
タクシーについて	8	3%
電車について	4	1%
その他	29	10%
不便はない	28	10%
利用していない	32	11%
特になし	67	24%
合計	283	100%

3.2 OD調査

3.2.1 調査概要

調査対象	ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシー全路線の利用者  OD調査対象路線 凡 例 - ターミナル - 主要停留所 - 中学校区境
調査方法	○バス車内に調査員を配置する。 ○利用者が乗車したら、調査員は乗降調査票の「乗車バス停」に○を付け、利用者の降車時に「降車バス停」に○を付ける。 ○調査員の目視により、調査票に「性別」「およその年齢」「運賃支払い方法」「乗り継ぎ利用の有無」を記入する。（※混雑時間帯等、利用者が多く記入が困難な時間帯は省略可とする） ○豊田駅北口の降車専用バス停で降車しなかった利用者に対しては調査員が「乗り継ぎ後の降車バス停」をヒアリングし、調査票に記入する。
調査日	平日：平成 30 年 1 月 16 日（火） 天候：晴れ 休日：平成 30 年 1 月 21 日（日） 天候：晴れ
調査内容	○利用区間（乗車バス停、降車バス停） ○利用者属性 - 性別（男性、女性） - およその年齢（学生、学生・高齢者以外、高齢者） - 運賃支払い方法（現金、ＩＣカード、その他） - 乗り継ぎ利用の有無 - 乗り継ぎ後の降車バス停名（ヒアリング）

3.2.2 調査結果

- 1便当りの平均利用者数は、ミニバスが平日 23.3 人・休日 15.6 人、丘陵地ワゴンタクシーが 3.5 人（平日のみ運行）である。
- 男性よりも女性の利用者が多く、特に高齢者（※年代は調査時に外見で判断）の利用が多い。
- 運賃支払い方法は平日・休日ともに「その他（現金・ＩＣカード以外）」が多く、平日で 53%、休日で 55%を占める。
- 高齢者では「その他（現金・ＩＣカード以外）」の割合が平日で 86%、休日で 90%を占め、シルバーパスの利用が多いものと推察される。
- ミニバスについては、便によっては乗車率（乗車人数÷乗車定員）が 60%を超えており、車内混雑への対応が課題となっている。

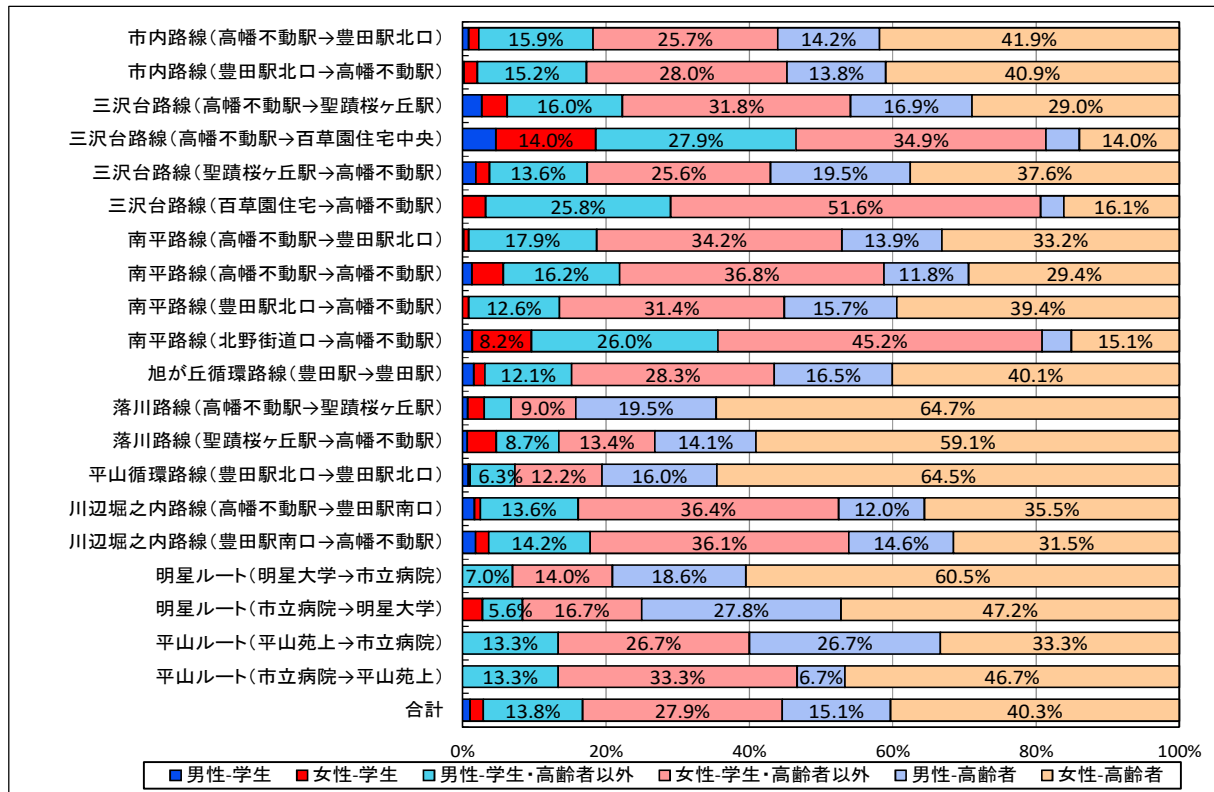
（１）利用者数

路線	方向	利用者数							
		平日(平成30年1月16日)				休日(平成30年1月21日)			
		便数 (便)	方向別 (人/日)	路線計 (人/日)	便平均 (人/便)	便数 (便)	方向別 (人/日)	路線計 (人/日)	便平均 (人/便)
市内路線	高幡不動駅→豊田駅北口	19	571	1,057	27.1	19	279	565	14.5
	豊田駅北口→高幡不動駅	20	486			20	286		
三沢台路線	高幡不動駅→聖蹟桜ヶ丘駅	22	449	949	19.0	22	370	770	15.4
	高幡不動駅→百草園住宅中央	3	43			3	25		
	聖蹟桜ヶ丘駅→高幡不動駅	23	426			23	362		
	百草園住宅→高幡不動駅	2	31			2	13		
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	19	582	1,342	24.4	19	402	892	16.2
	高幡不動駅→高幡不動駅	12	228			12	157		
	豊田駅北口→高幡不動駅	18	459			18	310		
	北野街道口→高幡不動駅	6	73			6	23		
旭が丘循環路線	豊田駅→豊田駅	14	322	322	23.0	14	226	226	16.1
落川路線	高幡不動駅→聖蹟桜ヶ丘駅	13	133	282	10.8	13	106	232	8.9
	聖蹟桜ヶ丘駅→高幡不動駅	13	149			13	126		
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	12	493	493	41.1	12	288	288	24.0
川辺堀之内路線	高幡不動駅→豊田駅南口	13	242	461	17.7	13	187	356	13.7
	豊田駅南口→高幡不動駅	13	219			13	169		
7路線合計	-	222	4,906	4,906	23.3	222	3,329	3,329	15.6
明星ルート	明星大学→市立病院	8	43	79	4.9	-	-	-	-
	市立病院→明星大学	8	36			-	-		
平山ルート	平山苑上→市立病院	7	15	30	2.1	-	-	-	-
	市立病院→平山苑上	7	15			-	-		
2路線合計	-	30	109	109	3.5	-	-	-	-
全路線合計	-	252	5,015	5,015	18.9	222	3,329	3,329	12.1

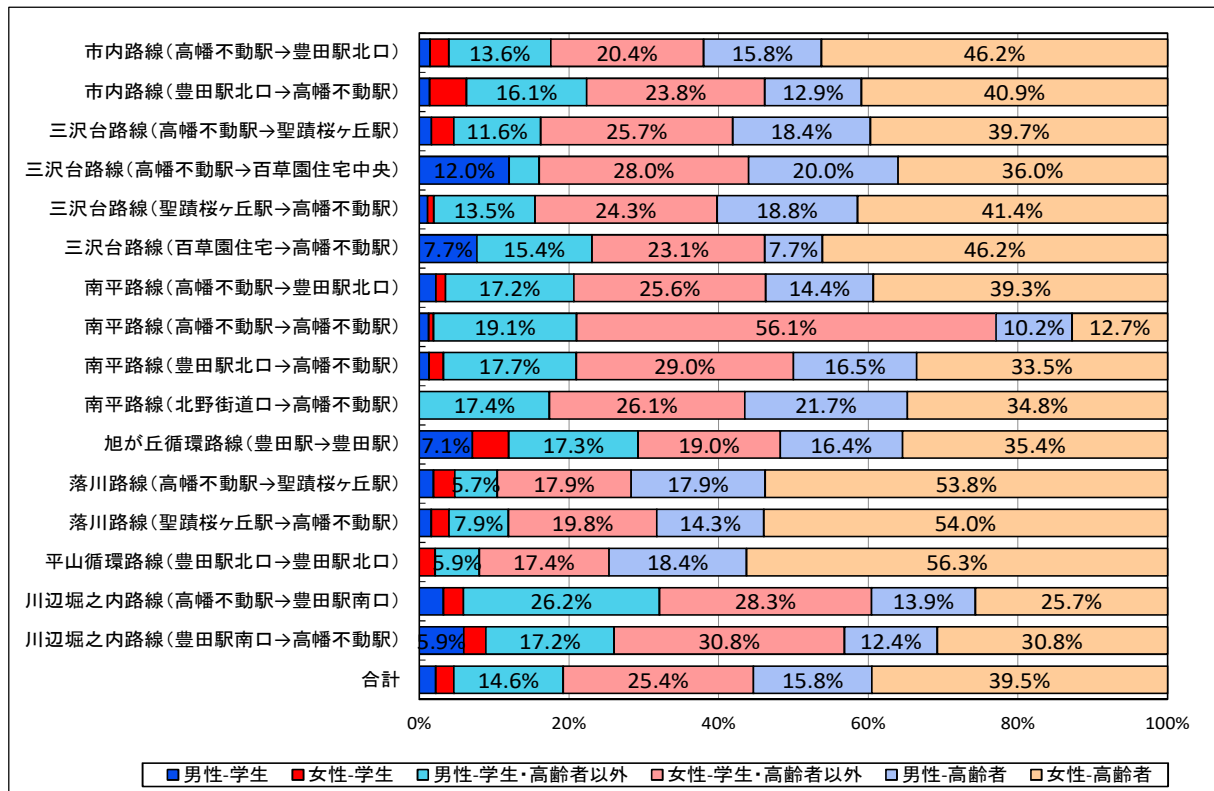
(2) 利用者の属性

4) 性別・年代

① 平日

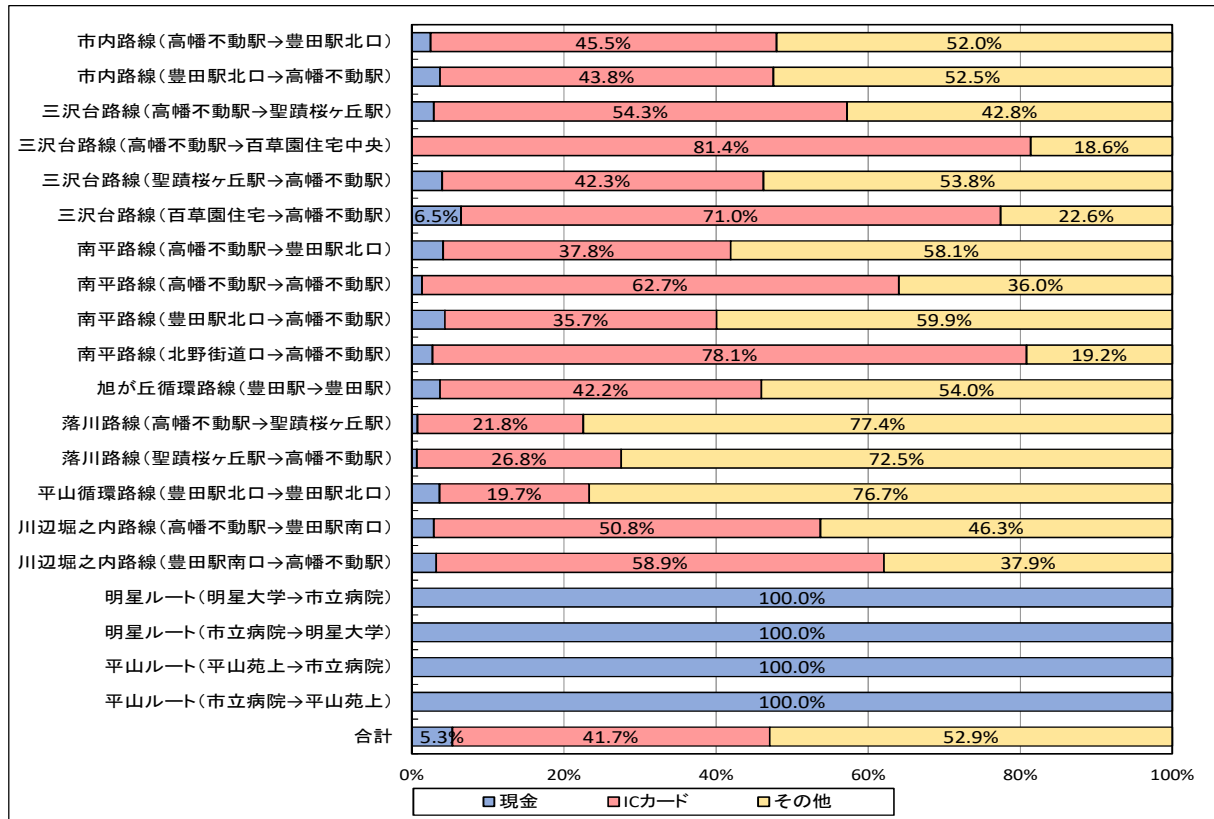


② 休日

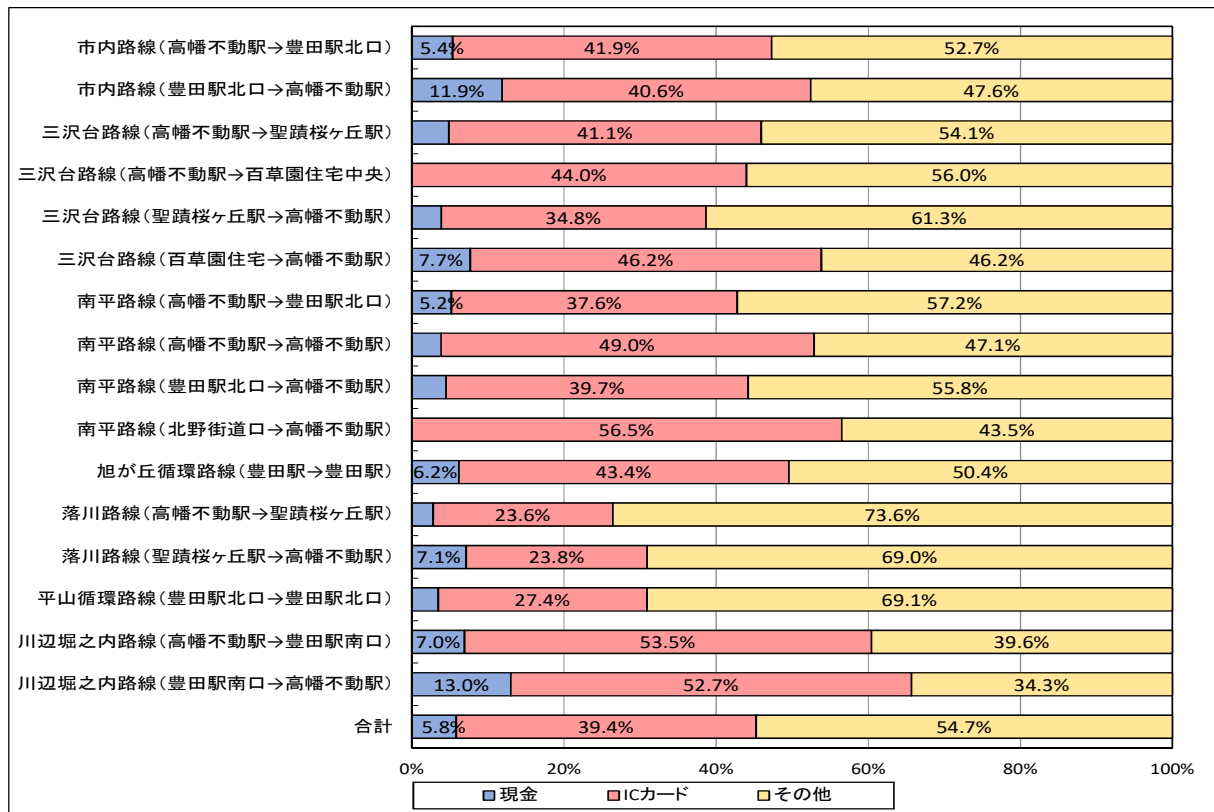


5) 運賃支払い方法

① 平日

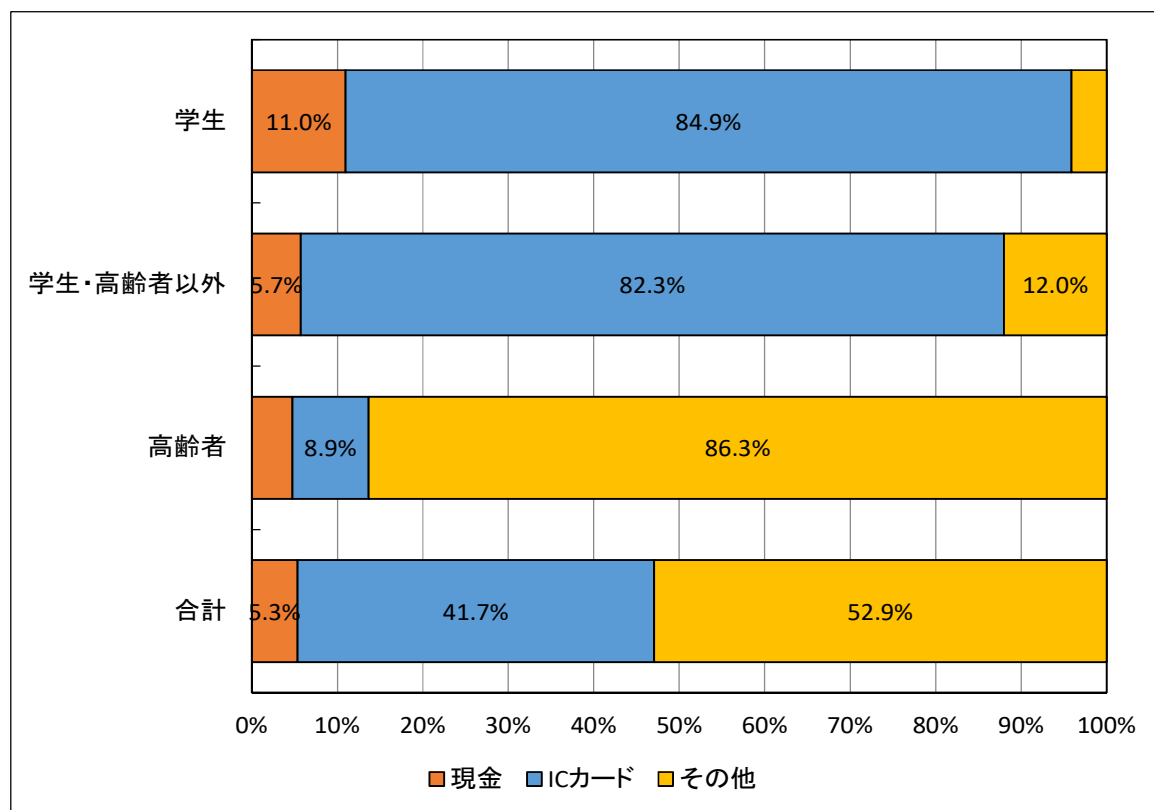


② 休日

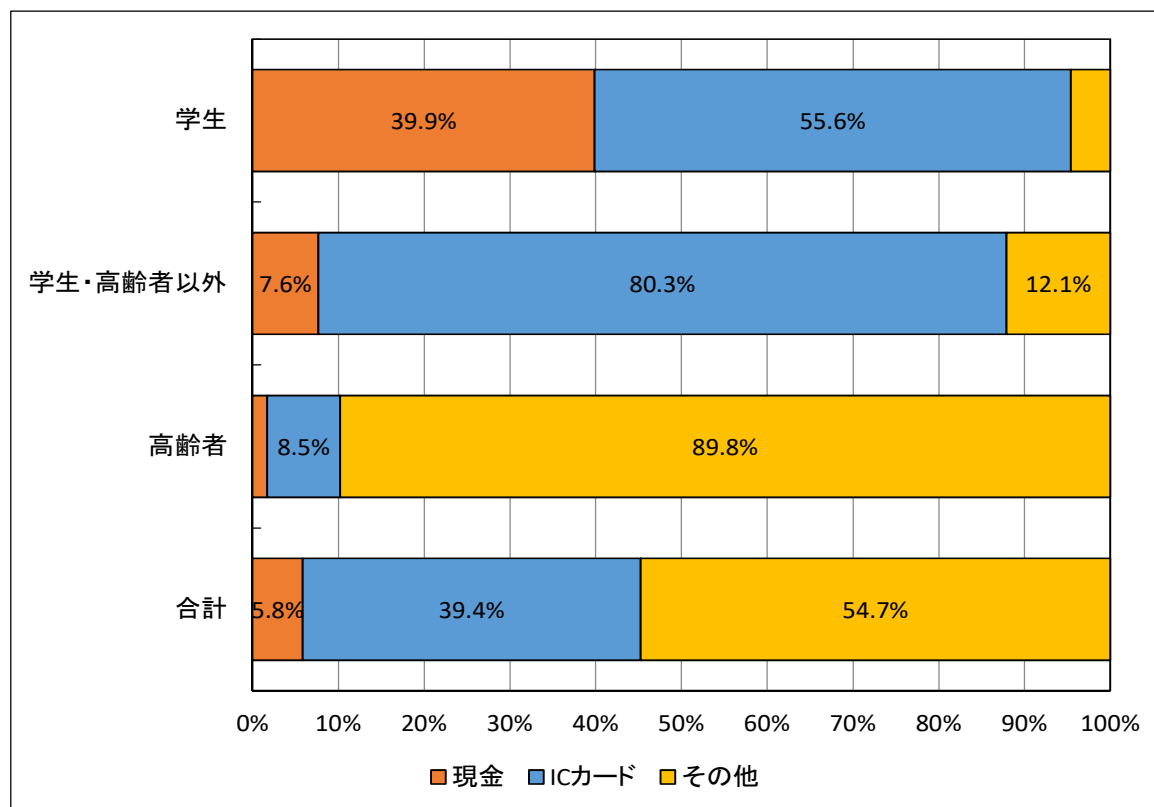


6) 年代・運賃支払い方法

① 平日



② 休日



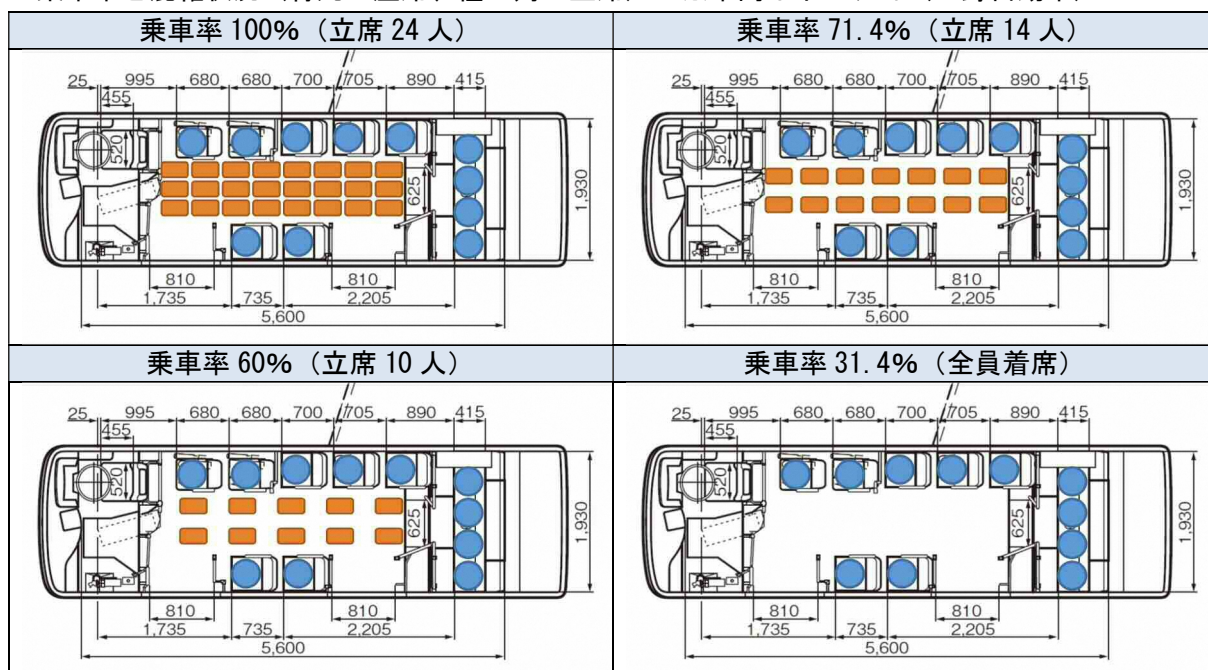
(3) 乗車率

- バス車両の乗客定員を 35 人（座席 11 人、立席 24 人）とし、調査対象全路線・全便について、最大乗車人数及び乗車率（最大乗車人数÷乗客定員）を算出した。
- 立席の乗車定員は「バス車両の立席面積を 0.14 m²（概ね 40 cm×35 cm 四方）で除して得た整数値」であり、この値を分母に算出される乗車率は、一般的に知られる「鉄道混雑度」の同値に比べ、混雑度合いが高い。

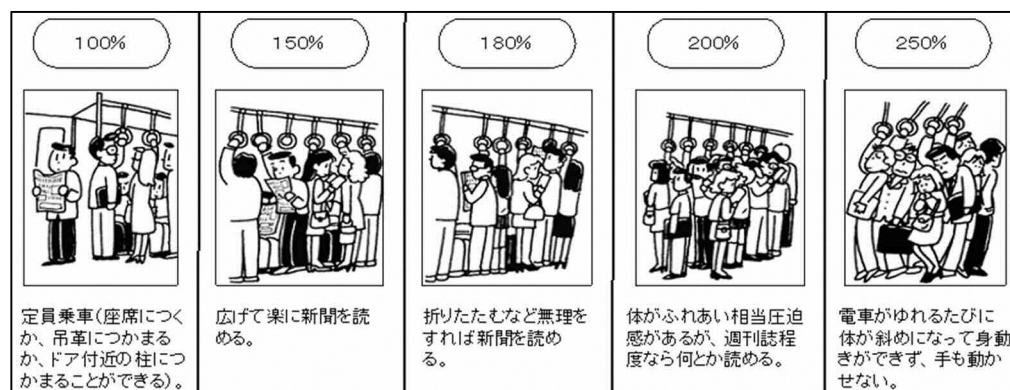
■乗車率別便数

乗車率		便数			
		平日		休日	
71.4%以上	立席14人以上	11	5%	1	0%
60.0%以上71.4%未満	立席10人～13人	27	12%	11	5%
51.4%以上60.0%未満	立席7人～9人	32	14%	18	8%
40.0%以上51.4%未満	立席3人～6人	55	25%	42	19%
34.3%以上40.0%未満	立席1人～2人	33	15%	18	8%
31.4%以下	全員着席	64	29%	132	59%
合計		222	100%	222	100%

■乗車率と混雑状況（青丸：座席、橙四角：立席） ※車両はポンチョ（日野自動車）



（参考）鉄道混雑度の目安（出典：国土交通省鉄道局）



■乗車率 60%以上の便

【平日】

路線	方向	便	発時刻	最大乗車 人数	最大乗客 定員	乗車率
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	5	11:25	27	35	77.1%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	8	14:25	27	35	77.1%
市内路線	高幡不動駅→豊田駅北口	3	7:52	26	35	74.3%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	13	15:00	26	35	74.3%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	15	16:20	26	35	74.3%
南平路線	高幡不動駅→高幡不動駅(循環)	9	20:00	26	35	74.3%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	3	9:25	26	35	74.3%
川辺堀之内路線	高幡不動駅→豊田駅南口	5	11:10	26	35	74.3%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	2	7:40	25	35	71.4%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	3	8:20	25	35	71.4%
南平路線	高幡不動駅→高幡不動駅(循環)	5	18:00	25	35	71.4%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	5	9:40	24	35	68.6%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	17	17:40	24	35	68.6%
南平路線	豊田駅北口→高幡不動駅	2	9:00	24	35	68.6%
南平路線	豊田駅北口→高幡不動駅	5	11:00	24	35	68.6%
川辺堀之内路線	高幡不動駅→豊田駅南口	6	12:10	24	35	68.6%
市内路線	豊田駅北口→高幡不動駅	12	14:40	23	35	65.7%
三沢台路線	高幡不動駅→聖蹟桜ヶ丘駅	3	7:40	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	9	12:20	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	11	13:40	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	14	15:40	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	18	18:20	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→高幡不動駅(循環)	2	16:00	23	35	65.7%
南平路線	豊田駅北口→高幡不動駅	7	12:20	23	35	65.7%
旭が丘循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	3	8:35	23	35	65.7%
旭が丘循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	5	10:35	23	35	65.7%
市内路線	高幡不動駅→豊田駅北口	9	11:52	22	35	62.9%
三沢台路線	高幡不動駅→聖蹟桜ヶ丘駅	7	10:20	22	35	62.9%
三沢台路線	聖蹟桜ヶ丘駅→高幡不動駅	15	15:40	22	35	62.9%
南平路線	高幡不動駅→高幡不動駅(循環)	3	16:40	22	35	62.9%
落川路線	聖蹟桜ヶ丘駅→高幡不動駅	6	12:10	22	35	62.9%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	6	12:25	22	35	62.9%
三沢台路線	聖蹟桜ヶ丘駅→高幡不動駅	5	9:00	21	35	60.0%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	6	10:20	21	35	60.0%
南平路線	豊田駅北口→高幡不動駅	8	13:00	21	35	60.0%
南平路線	豊田駅北口→高幡不動駅	9	13:40	21	35	60.0%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	2	8:25	21	35	60.0%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	7	13:25	21	35	60.0%

【休日】

路線	方向	便	発時刻	最大乗車 人数	最大乗客 定員	乗車率
川辺堀之内路線	豊田駅南口→高幡不動駅	6	12:35	25	35	71.4%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	17	17:40	24	35	68.6%
旭が丘循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	4	9:35	24	35	68.6%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	9	12:20	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	10	13:00	23	35	65.7%
南平路線	高幡不動駅→高幡不動駅(循環)	4	17:20	22	35	62.9%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	10	16:25	22	35	62.9%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	8	11:40	21	35	60.0%
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	11	13:40	21	35	60.0%
旭が丘循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	5	10:35	21	35	60.0%
旭が丘循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	11	16:35	21	35	60.0%
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	5	11:25	21	35	60.0%

4. かわせみ号沿線アンケート調査

4.1 調査概要

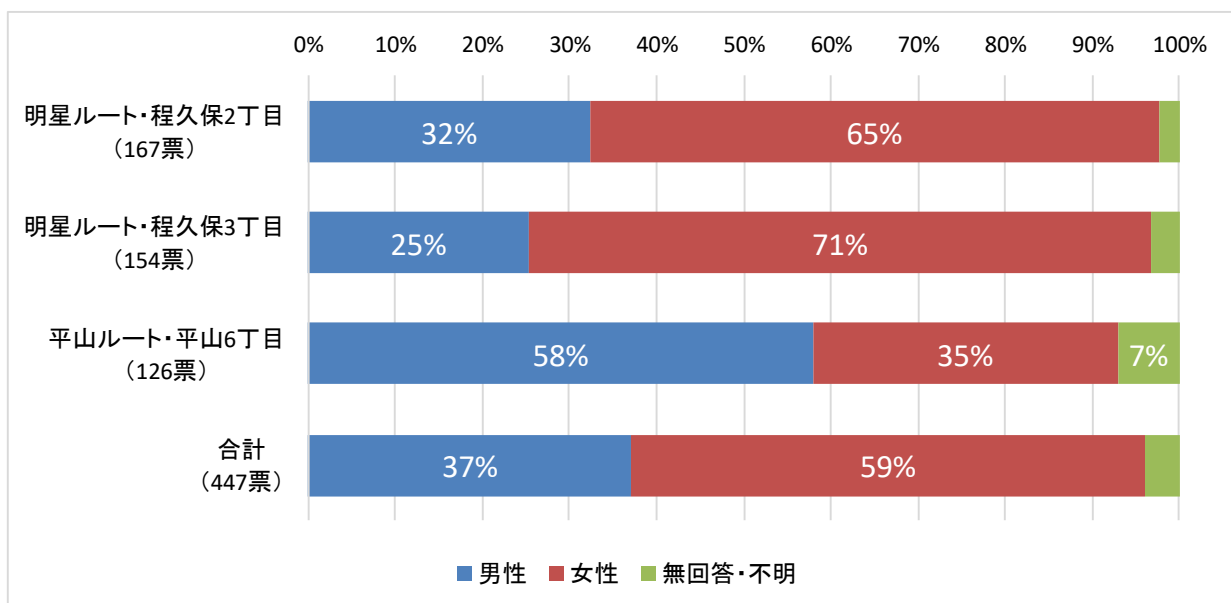
調査対象	明星ルート沿線自治会（程久保2丁目、程久保3丁目） 平山ルート沿線自治会（平山6丁目）
調査方法	自治会での配布・回収 ○配布数 明星ルート：641 票 平山ルート：330 票 ○回収数 明星ルート：321 票（回収率 50.1%） 平山ルート：126 票（回収率 38.2%）
調査期間	平成 30 年 2 月 23 日（金）～3 月 5 日（月）
調査内容	○回答者属性（年齢、性別、居住地、世帯構成、職業、運転免許有無、自由に利用できる自動車等の有無、補助具利用有無、日頃の外出頻度） ○自分が「したい」外出の可否（できない場合その理由） ○丘陵地ワゴンタクシーについて（認知度、利用頻度、利用目的、利用しない理由、改善点）

4.2 調査結果

（1）回答者属性

1）性別

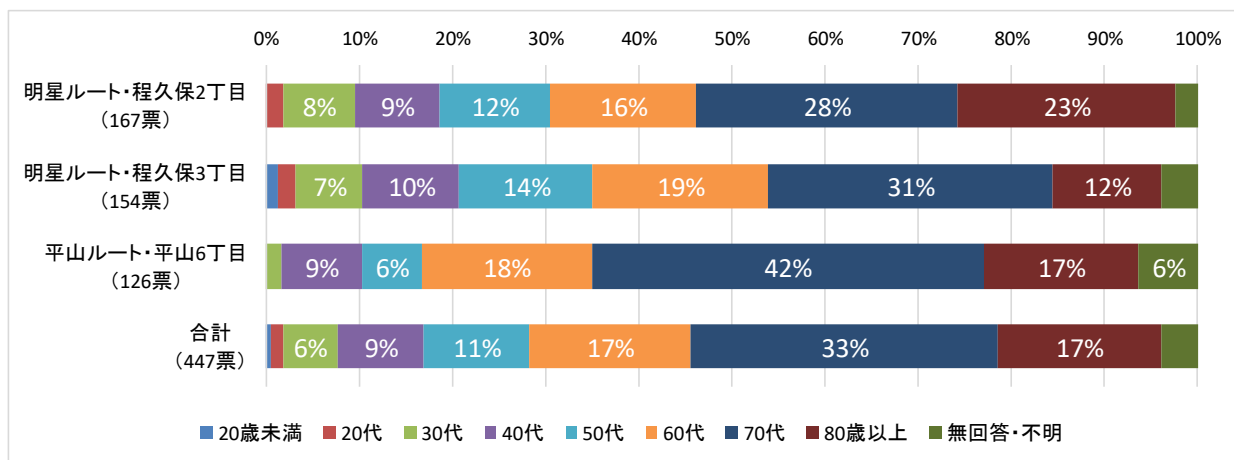
- 女性の回答者の割合が多く、全体では 59%を占めている。
- 明星ルートは女性が 7 割程度であるが、平山ルートは男性の割合が 58%と高くなっている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 年齢

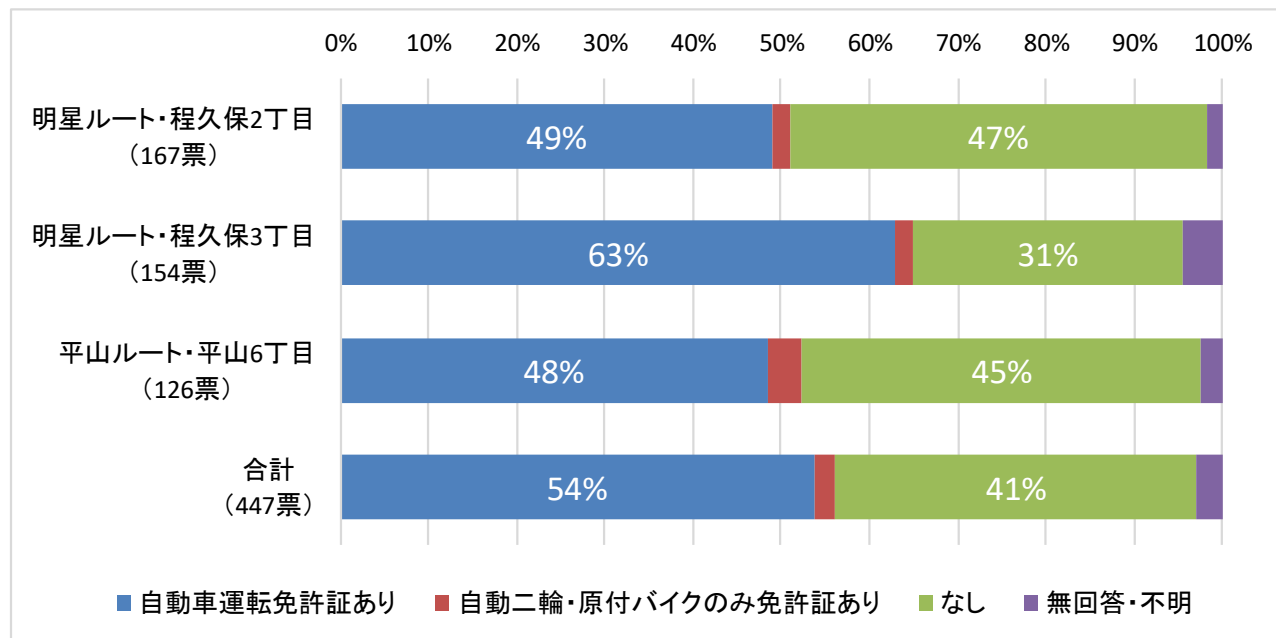
- 70代の回答者が多く、全体で33%を占めている。
- 70代をピークに、年齢が上がるにつれ割合が高くなっている傾向にある。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 運転免許証の保有状況

- 全体の56%の回答者が自動車または自動二輪・原付バイクの運転免許証を保有しており、そのうちの大部分の回答者が、自動車運転免許証を保有している。
- 運転免許証を保有していない回答者は全体で41%となっている。

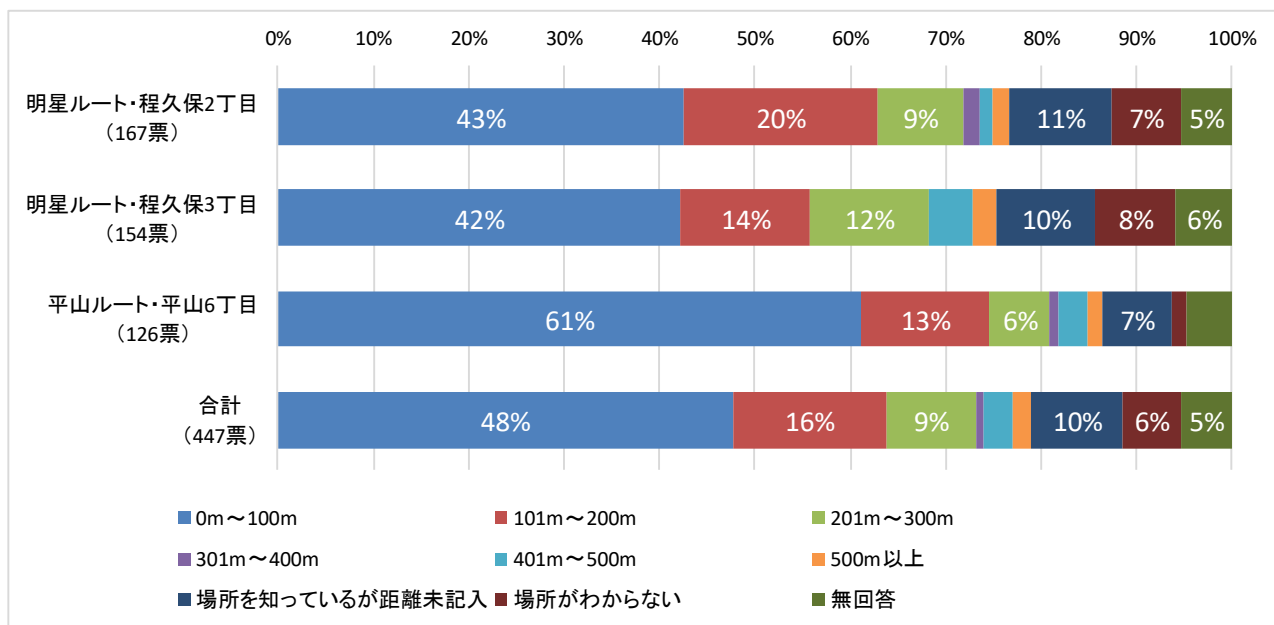


グラフ内の5%未満の値は非表示

(2) 丘陵地ワゴンタクシー(かわせみGo)について

1) 最寄り停留所の場所の周知

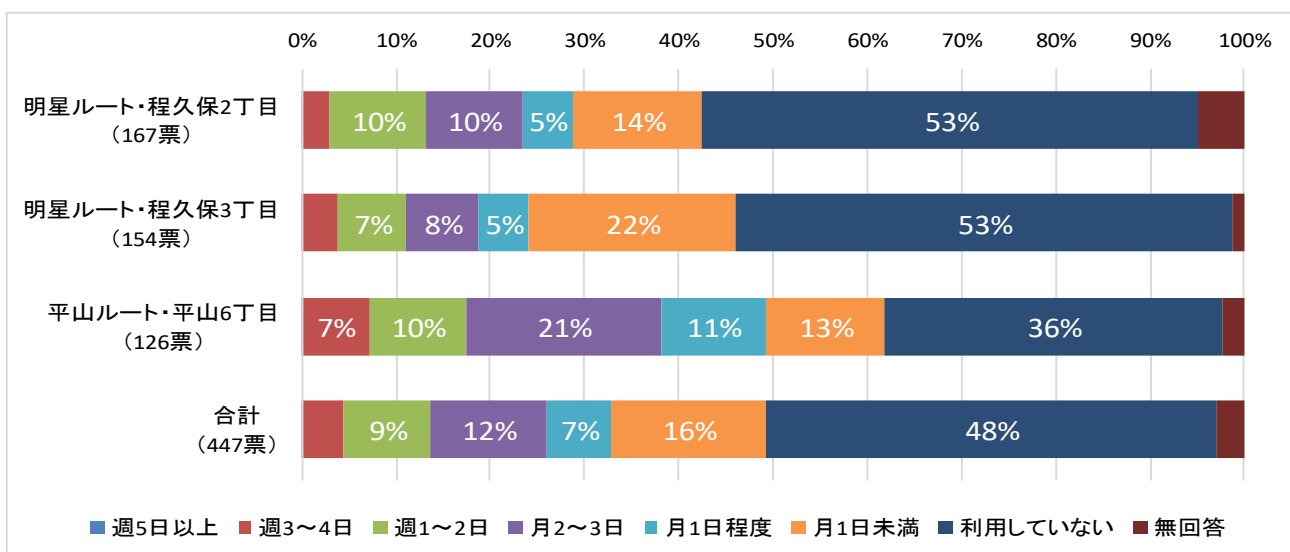
- 最寄り停留所の場所は、知っているという回答が全体で 89%を占めている。
- 最寄り停留所までの距離は、0～100mと回答した割合が最も高く、全体で 48%を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2) 利用頻度

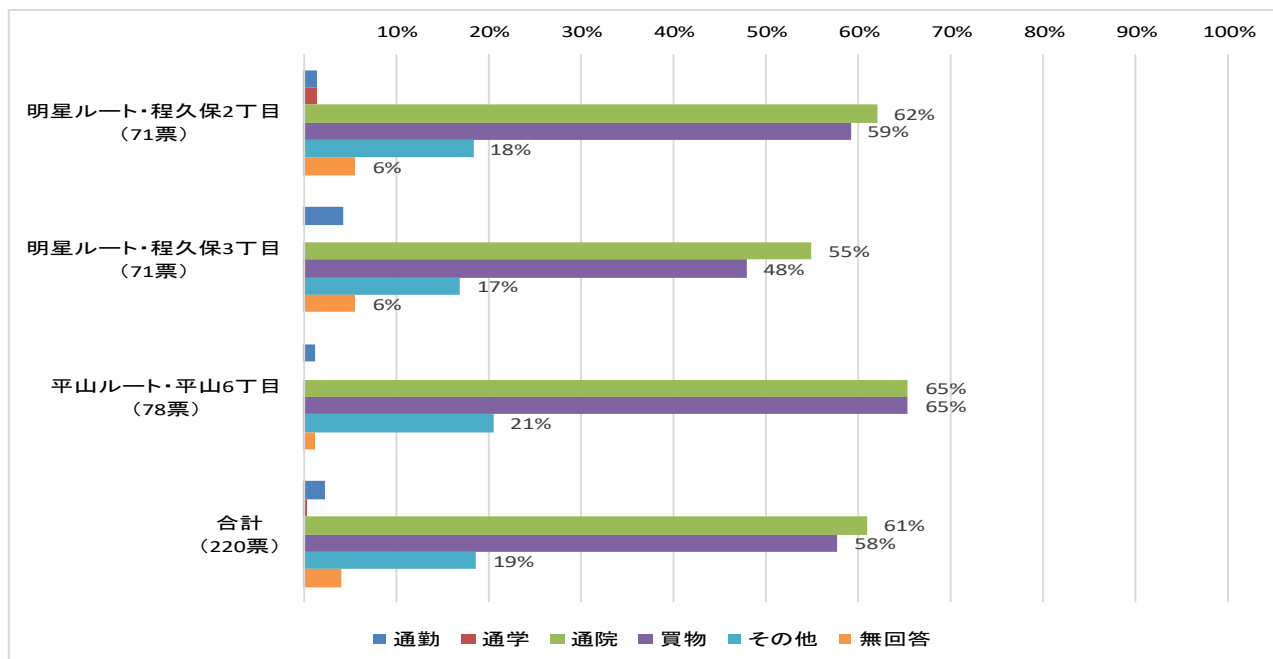
- ワゴンタクシーの利用頻度は、利用していない回答者の割合が最も高く、全体で 48%を占めている。
- 利用している場合も月 2～3 日や月 1 日未満との回答が多い。
- 平山ルートでは、利用していない回答者の割合が 36%となっており、明星ルートより利用者が多い。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3) 利用目的

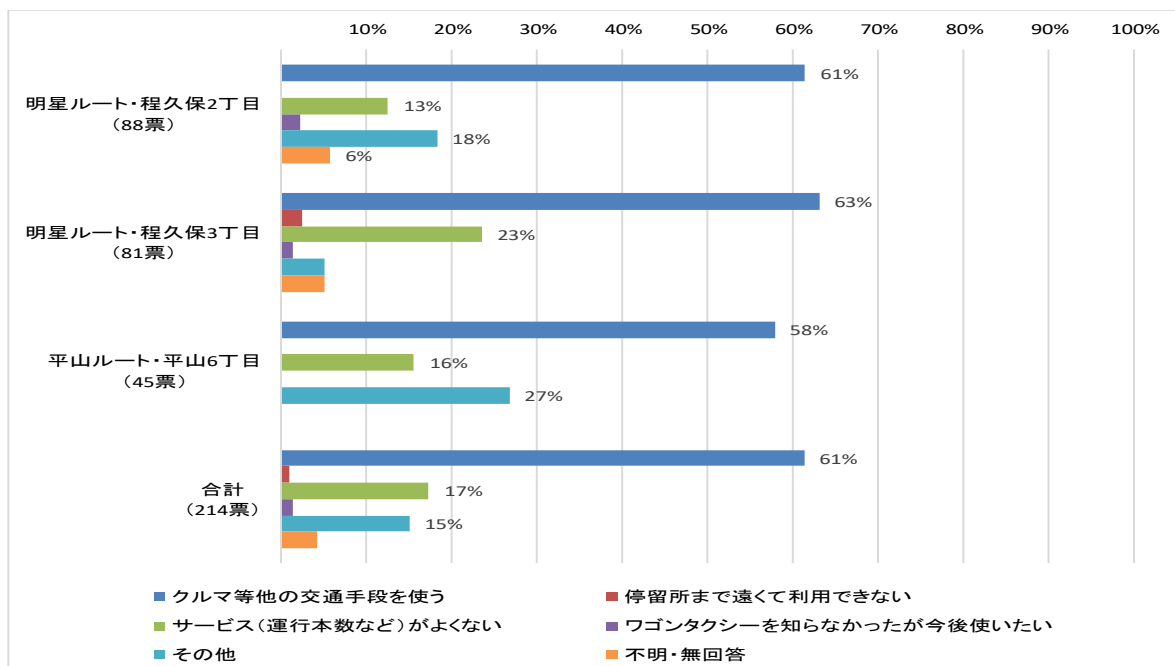
- ワゴンタクシーの利用目的は、通院と回答した割合が最も高く、全体で 61% を占めており、次いで、買物が 58% を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

4) 利用していない理由

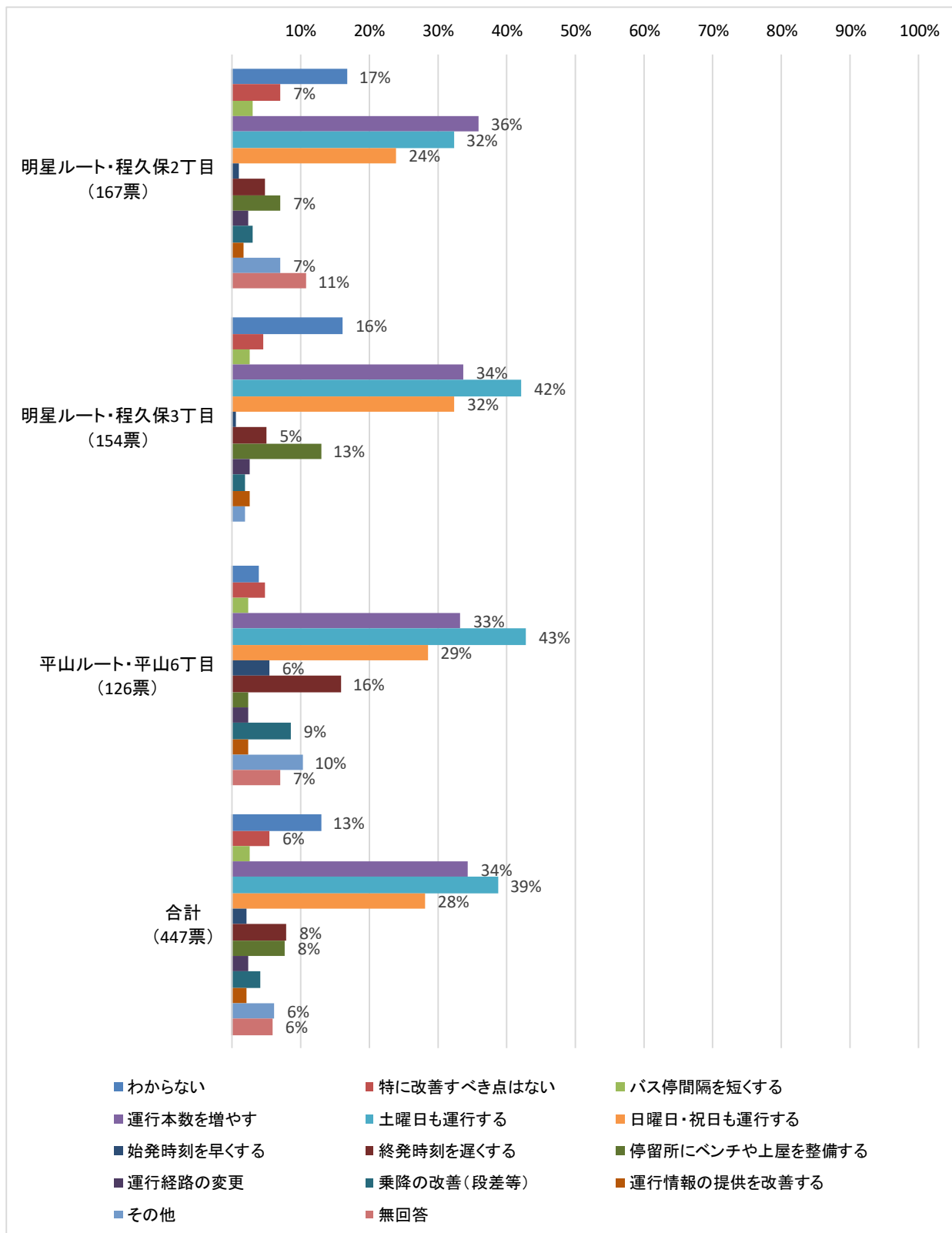
- ワゴンタクシーを利用していない理由としては、クルマ等他の交通手段を使うと回答した割合が最も高く、全体で 61% を占めている。
- サービス（運行本数など）がよくないと回答した割合は全体で 17% を占めている。



グラフ内の5%未満の値は非表示

5) 改善すべき点について

- 土曜日も運行すると回答した割合が最も高く、全体で 39%を占めており、次いで、運行本数を増やすが 34%、日曜日・祝日も運行するが 28%と続く。



グラフ内の5%未満の値は非表示

5. 地域公共交通の問題・課題整理

本市における地域公共交通の問題・課題を以下の5つの視点より整理した。

1 利用者サービス（運行本数、運行時間帯、運賃、乗換え、バス待環境など）

民間路線バス網が主要駅間、駅～団地間等を運行しており、需要が少ない箇所、大型バス車両が運行できない箇所等を中心に市がミニバス・ワゴンタクシーを運行している。民間路線バスの運行サービス水準は高く、10分間隔で運行している路線もある。それに比べればミニバス・ワゴンタクシーの運行サービス水準は低いが、概ね1時間間隔では運行しており、日常生活に利用できる水準は維持している。一方でサービスに対する満足度といった視点では「運行本数」「バス停の環境（ベンチ・上屋等）」「終発の時間」で満足度が低く、対応が課題となっている。

ミニバスについては、便によっては乗車率（乗車人数÷乗車定員）が60%を超えており、車内混雑への対応が課題となっている。

ワゴンタクシーについては、土曜日・日曜祝日の運行要望が多く、利便性向上に向けた対応が課題となっている。

2 公共交通カバー状況（面積カバー、人口カバー）

鉄軌道、民間路線バス、ミニバス、ワゴンタクシーで市内の大半の地域はカバーされている。ただしワゴンタクシーは平日のみの運行であり、休日には公共交通カバー圏域が減少する。丘陵地は高齢化が進んでおり、高齢者等の移動制約者の移動手段確保について、休日も含めた対応が課題となっている。

3 持続性・運行効率（運行コスト、収支、定時性など）

ミニバスについては、利用者の大半がシルバーパス利用者である。高齢者の移動手段として利用されている点は大変好ましいことであるが、運行収支の面では厳しい状況にあり、サービスの持続に向けた通勤・通学利用を含めた利用者層の拡大が課題となっている。

4 まちづくり（まちづくり方針との整合性）

本市では、交流拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）を中心としたコンパクトなまちづくりを目指し、施策が展開されている。地域公共交通網についても地域から交流拠点へのアクセス、及び拠点間相互の連絡について、路線の確保維持及びさらなる充実に向けた取り組みの実施が課題となっている。

5 広域性の確保（広域生活圏の連携）

本市における市民の日常生活は全てが市内で完結しているわけではなく、特に「通勤・通学」及び「食料品・日用品以外」の買物については半数以上が市外へ外出している状況である。そのため、鉄軌道を中心とした広域交通手段との連携が重要であり、交通結節点整備の推進が課題となっている。