

日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028 概要版

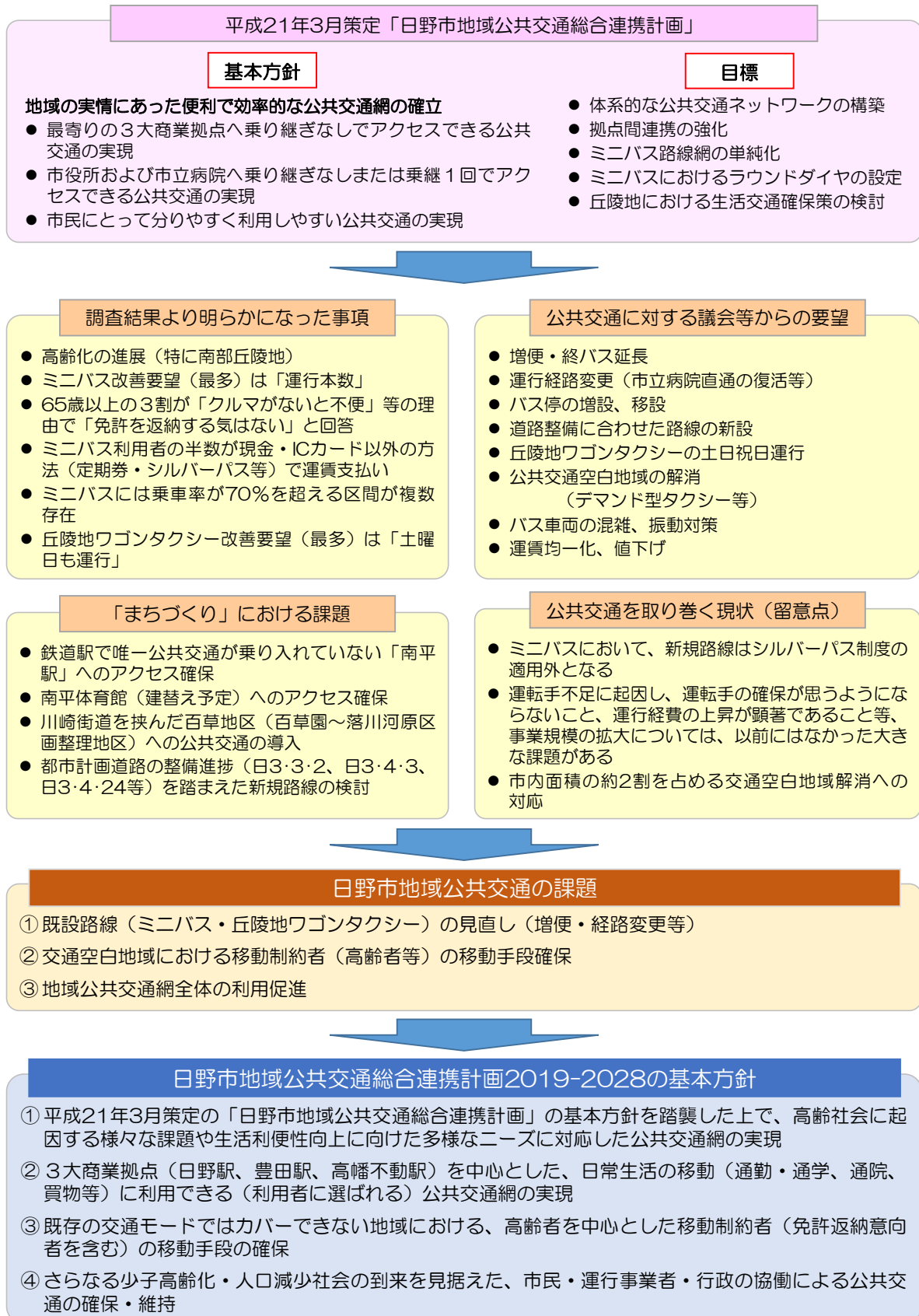
1. 計画の区域と期間

計画区域：日野市内全域

計画期間：10年間（2019年度～2028年度）

2. 地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

地域公共交通の課題解決に向け、以下を本計画の基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）とします。



3. 計画目標と計画事業

3.1 施策体系

基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、日野市の現状や課題を踏まえ、計画目標（＝基本方針を実現するために計画期間中に達成すべき目標）とその達成度を測る指標、それを実現するための具体的事業を次のように定めます。

計画目標		目標値	事業
1	利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善	変更路線の走行キロ当たり利用者数	ミニバス運行経路変更及びダイヤ改正
			丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行（実証実験）
			ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用
2	交通空白地域対策スキームの構築と運用	交通空白地域人口	地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用
			デマンド型交通等の導入検討
			モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（実証実験）
3	利用促進に向けた取り組みの継続的な実施	利用促進に向けた取り組み実施数	日野市公共交通マップの作成・配布
			「これで安心！バス de 行こう」プログラムの実施
			バス・タクシーの乗降環境整備

3.2 事業概要

計画目標を達成するために実施する具体事業について、概要を以下に示します。

事業1-1 ミニバス運行経路変更及びダイヤ改正

- ミニバスでは「まちづくりに対応した経路変更」及び「乗車率が70%を超える区間の混雑緩和」が課題となっています。「まちづくりへの対応」で経路変更が必要とされている路線については、ラウンドダイヤを維持しつつ経路変更を実現するため、運行に使用する車両台数の増加も合わせて検討し、運行経路の変更とダイヤ改正により課題解決を目指します。また、大型車両の運行が困難な路線においては、運行に使用する車両台数を増やし、輸送力を増加させることで車内混雑の緩和を図ります。そのために増便に伴うダイヤ改正を実施し、課題解決を目指します。なお、複数路線への対応を一度に行うことは困難であるため、路線全体の運行収支等の状況も勘案しながら、条件の整った路線から順次対応を行うものとしします。
- 「市立病院直通便の復活」に関する要望への対応については、アンケート調査等を通じて利用者の意向を把握し、利用者の利便性を第一に考え検討します。
- 終バス時刻の繰り下げについては、利用者数が多く増便に係る経費に対して実施効果が高いと考えられる場合には実施します。
- バス停の新設・移設については、これまでと同様に現地の状況を踏まえ実施の可否を検討し、対応可能なものについては順次実施します。

【運行経路・ダイヤの変更（案）】

南平路線の「高幡不動駅～鹿島台」間は乗車率が高く、またルート沿線には南平体育館（近年建替え予定）が立地しています。車両を1台増車することによる、経路変更と混雑時間帯の増便を検討します。



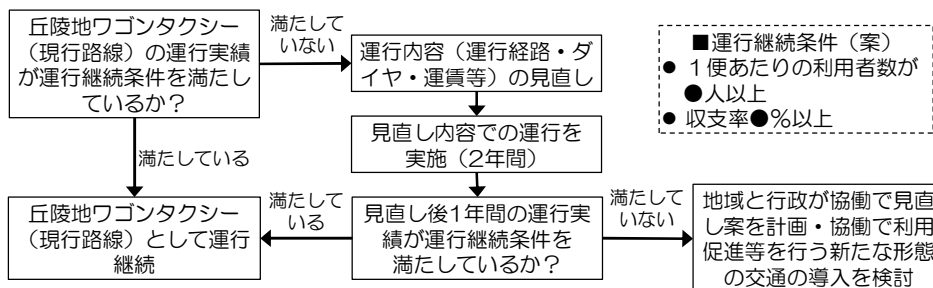
事業1-2 丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行（実証実験）

- 丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行の実証実験を実施します。実証運行期間は2年程度とし、開始から1年が経過した時点で1年間の利用実績を検証・評価し、2年間の運行が終了後に本格運行に移行するか、運行内容を見直して継続するか等を判断します。

事業1-3 ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用

- ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーについて、見直し基準（利用者が減少傾向にある場合に、改善に向けた運行サービス見直し実施を判断する基準。利用者数や収支率等を想定）を設定し、運用を開始します。

丘陵地ワゴンタクシー（現行路線）見直しフロー（案）



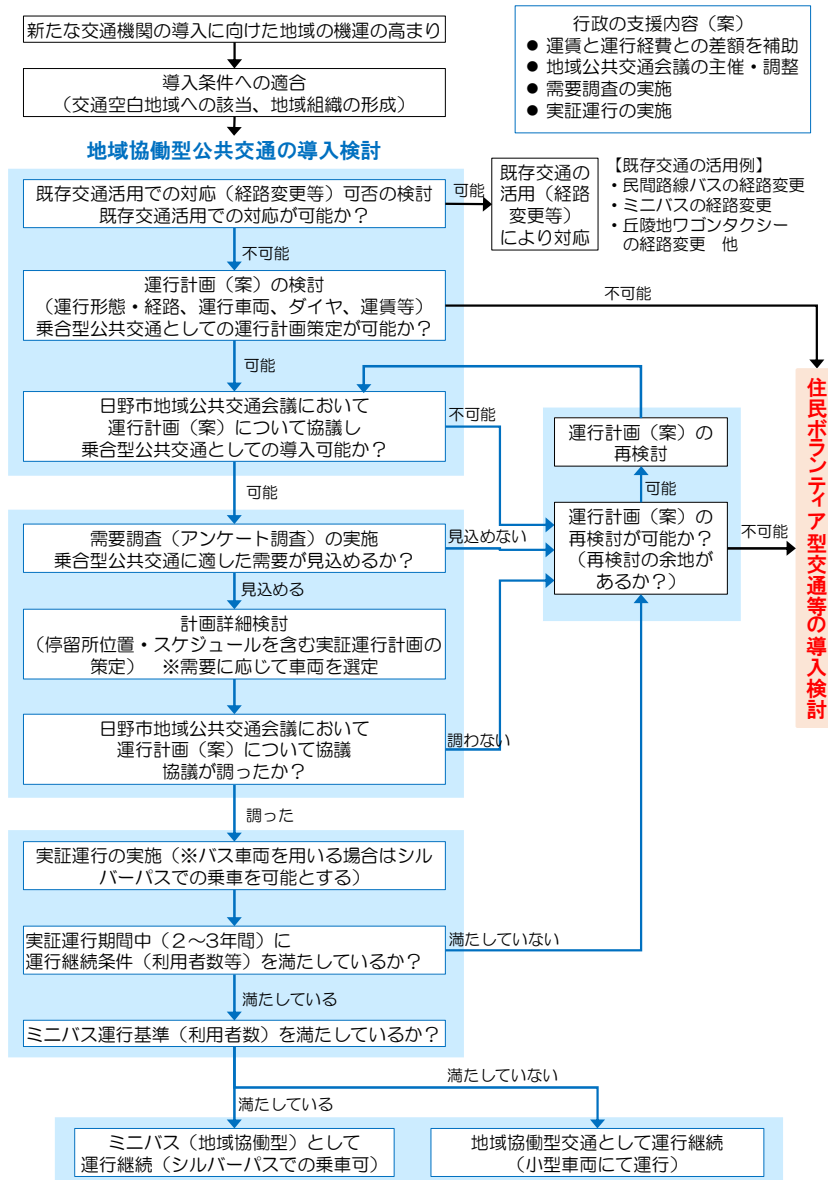
事業2-1 地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用

- 交通空白地域の解消を行政と地域が協働で進めることができるよう、地域協働型交通の導入条件等を「デマンド型交通等の導入検討（事業2-2）」「モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（事業2-3）」を通じて検討し、結果を踏まえガイドラインを作成、運用します。

【交通空白地域の定義について】

- これまで、日野市においては「鉄道駅から500m圏外、またはバス停から200m圏外」の地域を「交通空白地域」と定義していました。
- 今後更なる進展が予測される高齢化対策及び丘陵地対策を重要視したいと考え、駅から離れ、道路勾配が急峻な地域における「バス停利用圏域」について、道路勾配に応じた（200mよりも短い圏域）値への再定義を行いました。
- 道路勾配に応じたバス停利用圏域は、人が平地を歩いた時に消費するエネルギーと、同じ距離の坂道を歩いた時に消費するエネルギーの比率を勾配毎に算出し、その比率に応じて勾配が急な地域ではバス停利用圏域が短くなるように設定しています。
- 新しい定義における公共交通（鉄道・バス・丘陵地ワゴンタクシー）の交通空白地域は、日野市全域に対し面積で26%、人口で21%を占めています。

交通空白地域対策フロー（案）



事業2-2 デマンド型交通等の導入検討

- 地域協働型交通の運行形態の一つとして考えられる「デマンド型交通」や「一般タクシー利用補助」等について、本市内の具体的地域を想定した上で適用可能性を検討し、必要に応じて実証運行を実施します。検討結果は事業2-1にフィードバックします。

事業2-3 モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（実証実験）

- 交通空白地域に該当し、狭隘道路に起因し公共交通の乗入れが困難な地域のうち、一地域をモデル地域として選定した上で「住民ボランティア型交通」の実証実験を実施します。実証運行を通じて課題を把握し、その結果は事業2-1にフィードバックします。

- 【住民ボランティア型交通の例】
- ①住民ボランティアが運転
 - ②タクシー相乗り利用
 - ③民間送迎車両への相乗り

事業3-1 日野市公共交通マップの作成・配布

- 現在は対象をミニバスに限定したマップを配布していますが、丘陵地ワゴンタクシーや民間路線バス、タクシー事業者の情報等も含む「公共交通マップ」を作成し配布します。公共交通マップにはバリアフリー対応が進んでいること（ミニバス全車が車いす乗車に対応している等）も掲載し、周知します。

事業3-2 「“これで安心！バス de 行こう”プログラム」の継続実施

- 事業3-1で作成する公共交通マップを活用した利用促進PRに加え、これまで実施してきた乗り継ぎ割引や乗り継ぎ方法のPR等を、今後も継続的に実施します。

事業3-3 バス・タクシー乗降環境整備

- バス停の上屋について、バス停別乗降者数と道路状況（歩道幅員、交通量等）に基づき設置の優先順位を検討し、運行事業者に整備を要請します。
- バリアフリー対応等を目的とした既設ターミナルの改良を検討し、実施します。

3.3 各事業の実施主体とスケジュール

計画目標	事業	実施主体			実施スケジュール					
		市	事業者	住民等	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度以降
1 利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の見直し	1 ミニバス運行経路変更及びダイヤ改正	○	○		検討・順次実施					
	2 丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行（実証実験）	○	○		実証運行		実証運行の結果により運行継続または廃止			
	3 ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用	○	○		検討・運用					
2 交通空白地域対策スキームの構築と運用	1 地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用	○	○	○	検討・運用					
	2 デマンド型交通等の導入検討	○	○	○	検討					
	3 モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（実証実験）	○	○	○	検討		実施			
3 利用促進に向けた取り組みの継続的な実施	1 日野市公共交通マップの作成・配布	○	○		検討・実施					
	2 「“これで安心！バス de 行こう”プログラム」の実施	○	○		継続実施					
	3 バス待ち環境整備	○	○		順次実施					

P D C A サイクルに基づき事業を進行管理

4. 進行管理

計画の達成状況に関する評価は、地域公共交通会議が、P D C A サイクルに基づき、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すなどの進行管理を行うものとします。

