

# 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について

## 1. 本年度の検討内容について

昨年度策定した「日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028」では、「目標 1 利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善」の実現に向け「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」の実施が計画されています。

本年度は具体的な「見直しフロー」「運行継続条件」等について検討を行い、来年度からの運行開始を目指します。

| 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                           |   |
|--|---|
| 事業内容   | <p>・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（利用者数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。</p> |
|  | <p style="text-align: center;"><b>ミニバス（現行路線）見直しフロー（案）</b></p>   |
|  | <p style="text-align: center;"><b>丘陵地ワゴンタクシー（現行路線）見直しフロー（案）</b></p>                                     |
| <p>実施主体 日野市、京王電鉄バス株式会社、南観光交通株式会社</p> <p>実施時期 2019年度～：検討・運用</p> |   |

出典：日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028

なお、「ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準」は、日野市における地域公共交通確保維持に対する考え方（財政負担の許容額を含む）が、現時点と同じであることを前提に検討しております。今後、地域公共交通確保維持に関する基本的な考え方に変化があった場合には、今回検討する基準値についても見直しが必要となる点につきましては、予めご了承ください。

## 2. ミニバスについて

### 2.1 路線見直し基準（案）について

「ミニバス路線見直し基準」は「需要量に応じた効率的な輸送」を実現するために設定します。また、財政負担により運行を行っていることから、「負担額の際限なき拡大」を抑制する狙いもあります。

そのため、見直し基準については「需要量に関する基準」と「財政負担額に関する基準」の設定が必要となります。

#### (1) 「需要量に関する基準」について

バス車両（乗車定員 11 人以上）を用いた輸送は、小型車両（乗車定員 10 人以下）を用いた輸送に比べ運行コストが割高となります。したがって、例えば運行している全ての便の「車内最大乗客人数が 9 人以下」の場合は、小型車両による運行の方が合理的です。

しかし、各便の「車内最大乗客人数」は OD 調査を実施しなければ算出することができません。毎年 OD 調査を実施することは困難であるため、平成 29 年度に実施した OD 調査結果を用いて、「便当り利用人数」と「各便の車内最大乗客人数」との関係を整理し、「車内最大乗客人数が 9 人以下」の目安となる便当り利用者数（年平均）を求め、基準値とすることを考えました。

#### 1) 平成 29 年度 OD 調査における「利用人数」と「車内最大乗客人数」との関係

一般的に営業距離が長い路線の方が、短い路線に比べ利用者数が多くなります。どの路線にも適用できる基準とするために、平成 29 年度に実施した OD 調査結果（平日・休日各 1 日実施）より、各便の「キロ当たり利用人数」を算出し、「車内最大乗客人数」との関係性を整理しました。

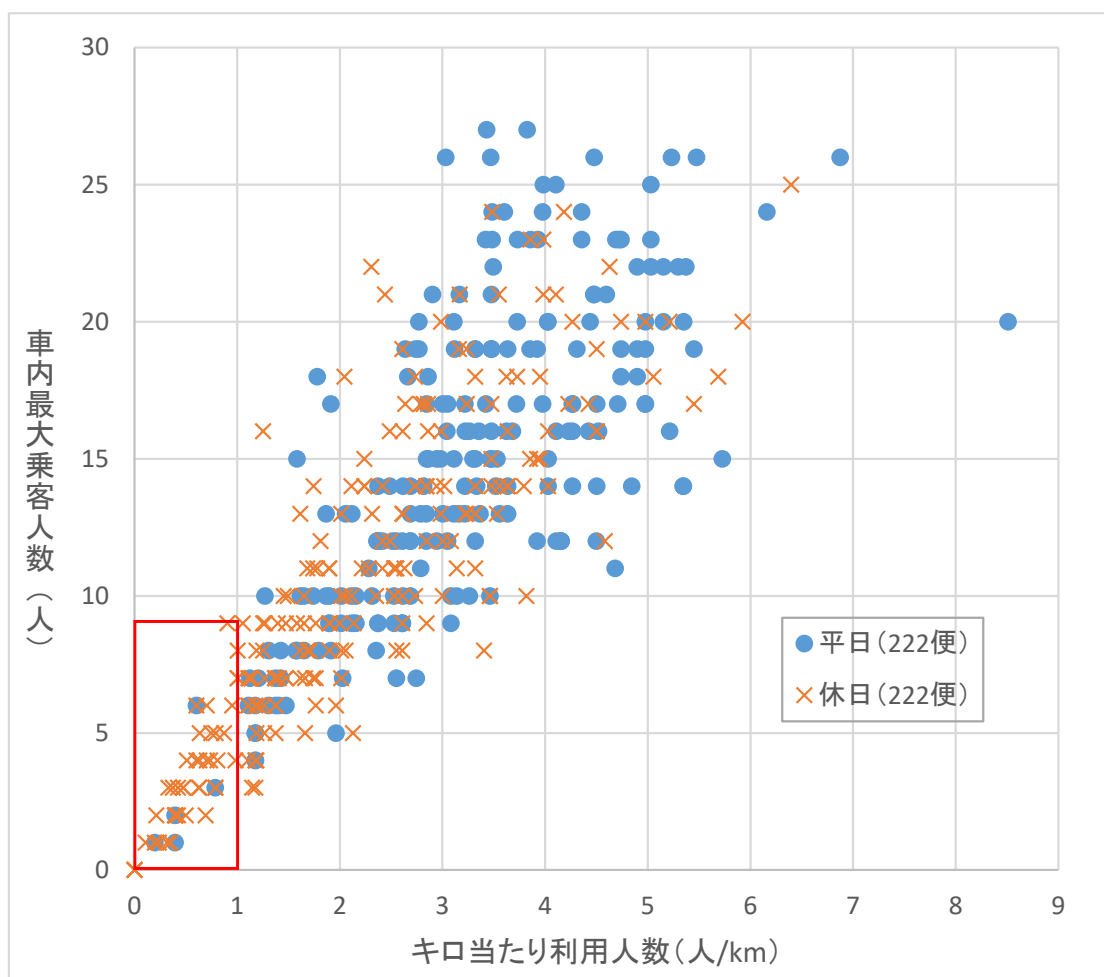


図 キロ当たり利用人数と車内最大乗客人数との関係

## 2) 需要量に関する見直し基準値(案)

キロ当たり利用人数が 1 人/km 以下の便では、全ての便の車内最大乗客人数が 9 人以下となっています。そのため、キロ当たり利用人数(年平均値)が 1 人/km 以下の路線については、大半の便で車内最大乗客人数が 9 人以下である可能性が高いことから、見直し検討候補路線の選定基準を次のように定めます。

見直し検討候補路線の選定基準：キロ当たり利用人数(年平均値)が 1 人/km 以下

見直し検討候補路線に選定された路線については、複数日(最低 1 週間)にバス停別乗降調査を実施し、便別に車内最大乗客人数を把握します。その結果、全ての便において車内最大乗客人数が 9 人以下であった場合には、当該路線を見直し検討対象路線として選定します。

見直し検討対象路線の選定基準：全ての便において車内最大乗客人数が 9 人以下

### 3) 見直し基準適用状況の検証

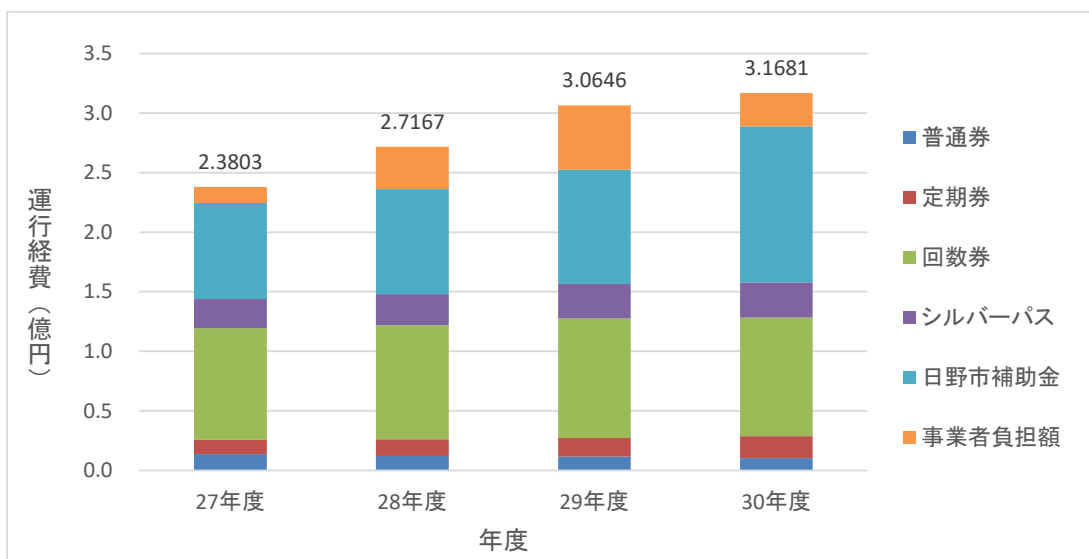
平成 30 年度の運行実績は下表のとおりです。全ての路線でキロ当たり利用人数（年平均値）が 1.0 を上回っており、現時点で見直し検討候補路線に選定される路線はありませんでした。

| 路線名     | 年間利用人数<br>(人/年) | 日平均利用人数<br>(人/日) | 日運行距離<br>(km/日) | キロ当たり<br>利用人数<br>(人/km) |
|---------|-----------------|------------------|-----------------|-------------------------|
| 市内路線    | 330,524         | 906              | 380             | 2.4                     |
| 三沢台路線   | 324,307         | 889              | 297             | 3.0                     |
| 南平路線    | 414,580         | 1,136            | 363             | 3.1                     |
| 旭が丘循環路線 | 114,987         | 315              | 110             | 2.9                     |
| 落川路線    | 155,374         | 426              | 133             | 3.2                     |
| 平山循環路線  | 120,565         | 330              | 176             | 1.9                     |
| 川辺堀之内路線 | 160,288         | 439              | 110             | 4.0                     |
| 合計      | 1,620,625       | 4,441            | 1,569           | 2.8                     |

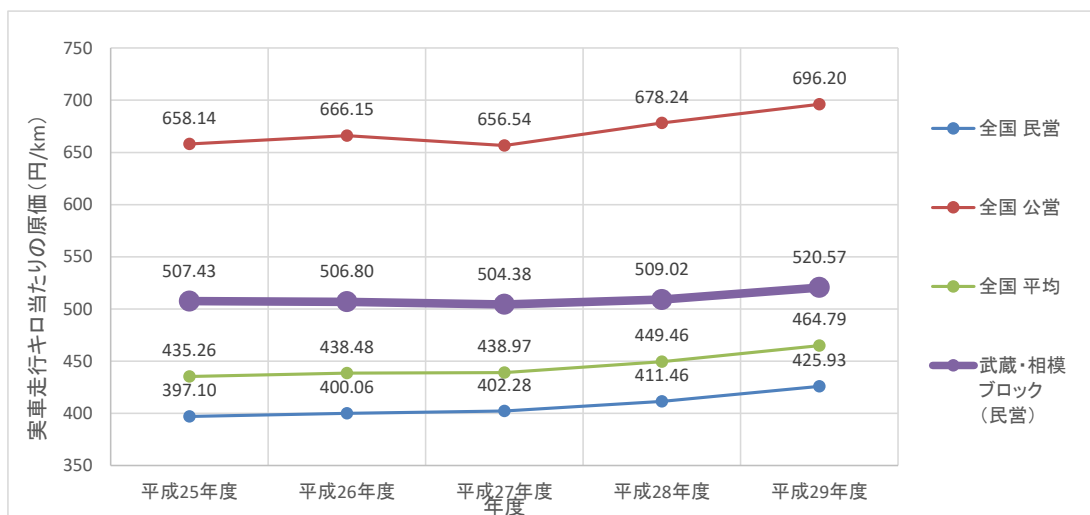
## (2) 「財政負担額に関する基準」について

### 1) 財政負担額の実態

ミニバスの運行経費は年々増加しており、それに伴い日野市補助金（財政負担額）も増加しています。ミニバスは利用者数及び運賃収入も増加しておりますが、運行経費の増加率に比べ利用者数及び運賃収入の増加率が低く、収支率は減少傾向にあります。



輸送原価の増加は、日野市だけでなく、全国的な傾向となっています。



平成 29 年度のデータになりますが、東京都多摩地域でコミュニティバスを運行している 23 市の運行実績を比較すると、人口 1 人当たりの補助金額は平均 325 円で、日野市は 521 円でワースト 7 位でした。人口 1 人当たりの補助金額は平成 30 年度には 708 円に増加しており、財政負担額のこれ以上の増加は抑えたいと考えています。

| 市名    | 運行経費計       | 運賃等収入       | 補助金額       | 利用者数      | 人口(人)     | 人口1人当   | ランク | 運賃     | シルバーバス<br>取り扱い |
|-------|-------------|-------------|------------|-----------|-----------|---------|-----|--------|----------------|
|       |             |             |            |           | H29.4.1現在 | たりの補助金額 |     |        |                |
| 八王子市  |             |             |            |           |           |         |     | 対距離運賃制 | ○              |
| 立川市   |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ×              |
| 武蔵野市  |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 三鷹市   |             |             |            |           |           |         |     | 210円   | ○              |
| 府中市   |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 昭島市   |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 調布市   |             |             |            |           |           |         |     | 210円   | ○              |
| 陶田市   |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ※○             |
| 小金井市  |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 小平市   |             |             |            |           |           |         |     | 150円   | ×              |
| 日野市   | 306,464,577 | 156,665,506 | 95,841,000 | 1,720,228 | 183,985   | 521     | 7   | 対キロ区間制 | ○              |
| 東村山市  |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ×              |
| 国分寺市  |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 狹山市   |             |             |            |           |           |         |     | 200円   | ○              |
| 東大和市  |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ×              |
| 清瀬市   |             |             |            |           |           |         |     | 150円   | ×              |
| 武蔵野市  |             |             |            |           |           |         |     | 170円   | ○              |
| 多摩市   |             |             |            |           |           |         |     | 対距離運賃制 | ○              |
| 福生市   |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ○              |
| 羽村市   |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| あきる野市 |             |             |            |           |           |         |     | 100円   | ×              |
| 西東京市  |             |             |            |           |           |         |     | 150円   | ×              |
| 国立市   |             |             |            |           |           |         |     | 180円   | ○              |
| 合計    |             |             |            |           |           |         |     | -      | -              |

出典：国立市調査結果  
(※ランクは本資料用に加筆)

## 2) 日野市ミニバス 路線別収支率

過去4年間の日野市ミニバス路線別収支（運賃収入÷運行経費）は下表の通りです。

| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 市内路線    | 50.4% | 44.9% | 43.7% | 43.8% |
| 三沢台路線   | 66.0% | 60.5% | 56.2% | 53.0% |
| 南平路線    | 79.8% | 71.4% | 63.7% | 60.4% |
| 旭が丘循環路線 | 66.1% | 57.6% | 56.7% | 57.0% |
| 落川路線    | 26.8% | 24.5% | 22.5% | 21.9% |
| 平山循環路線  | 32.0% | 28.8% | 26.7% | 26.0% |
| 川辺堀之内路線 | 93.2% | 88.8% | 92.0% | 93.6% |
| 合計      | 60.5% | 54.5% | 51.1% | 49.9% |

## 3) 財政負担額に関する見直し基準値（案）

財政負担額の更なる増加を抑えるためには、少なくとも収支率の悪化は防がなければなりません。そのため各路線において「収支率 20%未満」となった場合には、当該路線を見直し検討対象路線として選定します。

見直し検討対象路線の選定基準：収支率が 20%未満

## 4) 落川路線と平山循環路線の現状

平成30年度の実績では、落川路線の収支率が21.9%、平山循環路線の収支率が26.0%となっています。この2路線は他の路線に比べ利用者が少なく、シルバーパス利用者の割合が高い（利用者数に対して運賃収入額が少ない）という特徴があります。

| 路線名     | 年間実績(平成30年度)         |                         |                     |                        | H29年度OD調査(平日) |                                 |                               |                             |                      |
|---------|----------------------|-------------------------|---------------------|------------------------|---------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|
|         | 日平均<br>利用人数<br>(人/日) | キロ当たり<br>利用人数<br>(人/km) | 年間<br>運賃収入<br>(円/年) | 1人当たり<br>運賃収入<br>(円/人) | 利用者数<br>(人/日) | シルバーパ<br>ス利用者<br>(※想定)<br>(人/日) | シルバーパ<br>ス利用者<br>(※想定)<br>の割合 | 平均<br>乗車密度<br>(人・km<br>/km) | 平均<br>乗車距離<br>(km/人) |
| 市内路線    | 906                  | 2.4                     | 33,790,021          | 102                    | 1057          | 530                             | 50.1%                         | 8.0                         | 2.9                  |
| 三沢台路線   | 889                  | 3.0                     | 32,617,442          | 101                    | 949           | 407                             | 42.9%                         | 8.2                         | 2.6                  |
| 南平路線    | 1,136                | 3.1                     | 44,780,617          | 108                    | 1342          | 560                             | 41.7%                         | 10.1                        | 2.8                  |
| 旭が丘循環路線 | 315                  | 2.9                     | 12,291,928          | 107                    | 322           | 161                             | 50.0%                         | 8.8                         | 3.0                  |
| 落川路線    | 426                  | 3.2                     | 5,334,674           | 34                     | 282           | 207                             | 73.4%                         | 5.6                         | 2.6                  |
| 平山循環路線  | 330                  | 1.9                     | 9,695,306           | 80                     | 493           | 365                             | 74.0%                         | 8.1                         | 3.0                  |
| 川辺堀之内路線 | 439                  | 4.0                     | 19,565,006          | 122                    | 461           | 168                             | 36.4%                         | 11.9                        | 2.8                  |
| 合計      | 4,441                | 2.8                     | 158,074,994         | 98                     | 4906          | 2398                            | 48.9%                         | 8.7                         | 2.8                  |

※OD調査において「高齢者」かつ「支払い方法が現金・ICカード以外」の利用者を「シルバーパス利用者」と想定した。

### (3) 見直し基準（案）

これまでの結果より、ミニバスの路線見直し基準（案）は以下のとおりです。

#### ■需要量に関する見直し基準値（案）

見直し検討候補路線の選定基準：キロ当たり利用人数（年平均値）が1人/km以下

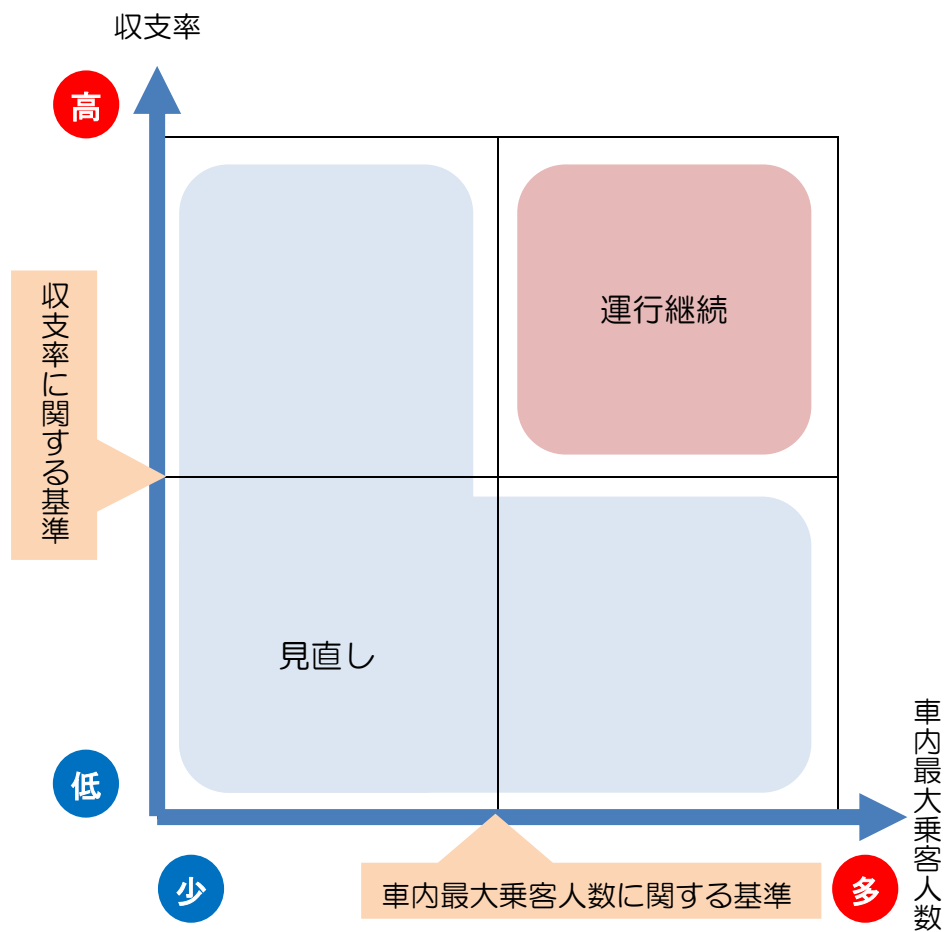
上記に該当した路線を対象にバス停別乗降調査を実施し、以下の基準により「見直し検討対象路線」を選定

見直し検討対象路線の選定基準：全ての便において車内最大乗客人数が9人以下

#### ■財政負担額に関する見直し基準値（案）

見直し検討対象路線の選定基準：収支率が20%未満

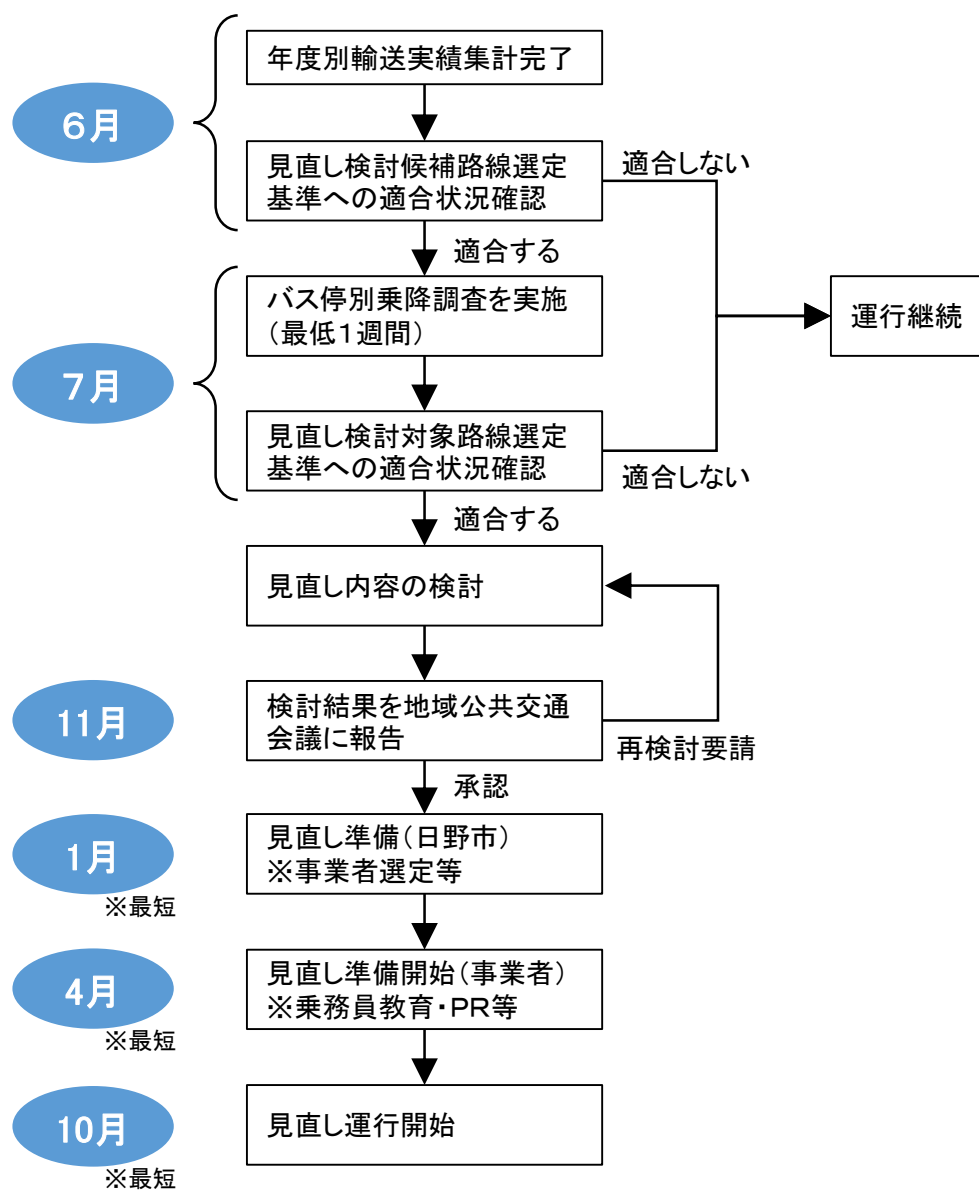
「需要量に関する見直し基準」及び「財政負担額に関する見直し基準」のどちらか一つにでも適合した場合、見直し検討対象路線となります。



## 2.2 見直しフロー（案）について

日野市では、年度毎に利用者数の集計を行っています。毎年6月に前年度の利用人数を把握することができますので、その結果に基づき見直し検討候補路線選定基準への適合状況を確認します。条件に適合する路線があった場合、バス停別乗降調査を実施し、その結果に基づき見直し検討対象路線選定基準への適合状況を確認します。条件に適合した場合は、当該路線の見直し内容を検討し、結果を地域公共交通会議に報告します。

見直し内容が地域公共交通会議において承認された場合は見直しの準備に入ります。準備に必要な期間は見直しの内容により異なりますが、輸送車両の見直し（運行事業者の再選定）が必要な場合も想定され、標準的には9ヶ月必要と考えています。地域公共交通会議において再検討を要請された場合には、その分検討期間が長くなります。





見直し運行を1年間実施した段階で、見直し運行後利用実績の検証を行います（※見直し運行中には、適宜検証に必要な乗降調査データを収集するものとします）。検証の結果、見直し基準に適合しない場合はそのまま運行を継続します。見直し運行後の利用実績が見直し基準に適合してしまっただけの場合は、行政と沿線地域が協働で見直し内容を検討し、翌年度より「再見直し運行」を開始します。

|     | 4月   | 5月 | 6月    | 7月 | 8月 | 9月 | 10月          | 11月    | 12月 | 1月     | 2月 | 3月 |
|-----|--|----|-------|----|----|----|--------------|--------|-----|--------|----|----|
| 1年目 | 現行運行                                       |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
|     |  |    | 見直し検討 |    |    |    |              | 交通会議承認 |     | 見直し準備  |    |    |
| 2年目 | 現行運行                                       |    |       |    |    |    | 見直し運行        |        |     |        |    |    |
|     | 見直し準備                                      |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
| 3年目 | 見直し運行                                      |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
|     |  |    |       |    |    |    | 見直し運行の検証・再検討 |        |     | 交通会議承認 |    |    |
| 4年目 | 見直し運行（※再見直しが不要な場合はそのまま運行を継続し、翌年6月に運行実績を検証） |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
|     | 見直し準備（※再見直しが必要な場合のみ。行政と地域が協働で見直しを検討）       |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
| 5年目 | 再見直し運行（※翌年6月に運行実績を検証）                      |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |
|     |  |    |       |    |    |    |              |        |     |        |    |    |

見直し内容としては以下を想定しています。

#### （1）需要量が基準に満たない場合

- 乗車定員10人以下の小型車両を用いたサービスへの転換
- 車両の小型化とそれを契機とした運行経路変更（運行区域拡大）
- 車両の小型化とそれを契機とした区域運行（デマンド型運行）への転換

いずれも小型車両の導入を前提としておりますが、一般的な小型車両（ワゴン車等）は車椅子の乗車に対応しておらず、車椅子の乗車を可能とした場合には乗車定員が少なくなります。見直し内容については、車椅子利用者の利用実態（定常的な利用の有無）や利用希望があった場合の対応についても考慮し、検討を行うものとします。

## (2) 収支率が基準に満たない場合

収支率が基準に満たない場合については、少なくとも「収入の増加」または「運行経費の減少」が必要となります。「運行経費の減少」は「運行サービスの低下」に繋がることが想定され、運行サービスの低下が利用者数の減少を招き更なる運賃収入の減少・・・といった「負のスパイラル」に陥る危険性が高いため、「収入の増加」を目指した見直しを基本にしたいと考えています。

収入を増加させるためには、「利用者数を増やす」「運賃を値上げする」等対応が考えられます。

### 1) 収入の増加①：運行経費を変えずに利用者数を増加させる方法

- 運行経路を需要の高い区間に短縮化し、その区間の運行本数を増加させる

### 2) 収入の増加②：運賃を値上げする方法

- 運行経費の高騰に合わせ全体的に運賃を値上げ
- シルバーパス制度の適用について見直し

町田市では、コミュニティバス路線の運行実績が自市で定めた基準に満たなかった場合には、当該路線におけるシルバーパス利用を不可とする制度を構築し、運用しています（次ページ資料参照）。本市における見直しについても、シルバーパス利用可否を含めた検討を想定しています。

### 3) 運行経費の減少（※「負のスパイラル」に陥らないよう要注意）

- 運行本数の削減
- 運行時間帯の短縮
- 利用日が少ない曜日（土日等）の運行廃止

平成29年（2017年）第1回町田市議会 定例会 建設常任委員会

【件名】町田市地域コミュニティバス運行事業の制度変更について

1. 趣旨

2017年度に実施予定の町田市地域コミュニティバス運行事業の制度変更について、変更（案）の概要を報告します。

2. 背景・目的

地域コミュニティバスは、運行開始から10年以上が経過し、地域の足として多くの方にご利用いただいています。

一方で、高齢化の進展や物価上昇による運行経費の増加などにより、一定の乗車人員があるにも関わらず、運行収支が悪化してしまう状況が生じています。

特に、金森地区で運行している「かわせみ号」では、乗車人員が増加しているにも関わらず、補助金上限額を超過してしまう状況です。

現行の制度では、補助金上限額を超過した場合、収支改善が出来なければ運行を廃止することとなっています。しかし、乗車需要があり、地域への貢献度が高い路線の運行を廃止することは、地域コミュニティバスの本来の意義にそぐわないと考えます。

そこで、一定以上の方にご利用いただければ運行を継続でき、安定した収支の確保を目指す、持続可能な事業制度の確立を目的として、地域コミュニティバス運行事業の制度変更を行うものです。

3. 変更（案）の内容 ※詳細は別紙のとおり

運行継続条件を、現在の「運行収支赤字の金額」から「乗車人数」に変更するとともに、高齢者に対する割引の取り扱いを変更します。

① 運行継続条件の変更

<現行>

運行収支赤字が400万円以内であること。

<変更（案）>

運行距離（路線長）1kmあたりの乗車人数の平均が2.7人以上であること。

※ただし、上記の乗車人数を満たしていない場合でも、運行収支赤字が400万円以内の路線については運行を継続する。

## ② 運行収支赤字が400万円を超過した路線の東京都シルバーパスの適用廃止と町田市独自割引の導入

運行収支赤字が400万円を超過した路線（かわせみ号が該当）については、東京都シルバーパスの適用を廃止し、70歳以上の高齢者が現金100円で乗車できる、町田市独自の割引を導入します。

※今後、新規に運行を開始する路線については、導入時から変更内容を適用します。

※玉ちゃんバスは、これまで運行収支が黒字で推移しており、2016年度も黒字見込みのため、2017年度の取り扱いに変更はありません。

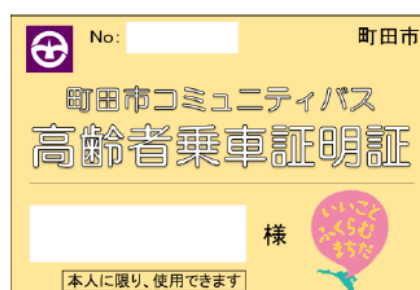
## 4. 高齢者に対する町田市の独自割引の乗車方法

乗車時に、お客様本人から申出して頂くことにより、70歳以上の高齢者割引を適用します。

### ○申出の方法

- ①口頭での申出
- ②市が発行する高齢者乗車証明証（仮称）の提示による申出

高齢者乗車証明証（仮称）  
イメージ



## 5. 今後のスケジュール（予定）

2017年

3月23日（木） 町田市地域公共交通会議にて議決

4月～6月 周知活動（ホームページ、広報まちだ、チラシ配布）

高齢者乗車証明証（仮称）の交付

7月1日（土） 新制度運用開始

※町田市地域公共交通会議は、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、道路運送法の規定に基づき設置した会議です。

地域コミュニティバス運行事業制度の対照表

別紙

◆現行と変更（案）の対照表

|                   |                   | 現行                                       |           | 変更（案）  |                          |          |
|-------------------|-------------------|--|-----------|--|--------------------------|----------|
|                   |                   | 既存路線<br>(玉ちゃんバス)<br>(かわせみ号)              | 新規検討路線    | 既存路線   |                          | 新規検討路線   |
|                   |                   |  |           | 運行収支 400 万円以内<br>(玉ちゃんバス)  | 運行収支 400 万円超過<br>(かわせみ号) |          |
| 補助金交付額            |                   | 400 万円まで<br>(運行開始から 3 年以内にあっては 600 万円まで) |           | 運行収支赤字の全額  |                          |          |
| 一般利用者（子ども・障がい者含む） |                   | 路線バスと同等の運賃                               |           | 路線バスと同等の運賃   |                          |          |
| 運賃                | 割引                | 東京都<br>シルバーバス                            | なし        | 東京都<br>シルバーバス  | 町田市独自割引                  | 町田市独自割引  |
|                   | 70 歳以上の高齢者        | 東京都シルバーバスを持っている方                         | 一般利用者と同料金 | 無料   | 現金 100 円                 | 現金 100 円 |
|                   | 東京都シルバーバスを持っていない方 | 一般利用者と同料金                                |           | 一般利用者と同料金  |                          |          |
| 運行継続条件            |                   | 運行収支赤字が 400 万円以内であること                    |           | 運行距離(路線長)1kmあたりの乗車人数の平均が 2.7 人以上であること<br>ただし、上記の乗車人数を満たしていない場合でも、運行収支赤字が 400 万円以内の路線については運行を継続する |                          |          |

※2007年3月25日運行開始  
金森地区コミュニティバス「かわせみ号」成瀬駅ルート乗車実績

| 月   | 2017年度  |                             |       |                        |                          | 2018年度  |                           |       |                        |                          | 2019年度 |                           |       |                        |                          |
|-----|---------|-----------------------------|-------|------------------------|--------------------------|---------|---------------------------|-------|------------------------|--------------------------|--------|---------------------------|-------|------------------------|--------------------------|
|     | 月間乗車人数  | シルバーバス利用者数(内数) <sup>注</sup> |       | 1日平均乗車人数 <sup>注1</sup> | 1便当り平均乗車人数 <sup>注2</sup> | 月間乗車人数  | 高齢者割引適用者(内数) <sup>注</sup> |       | 1日平均乗車人数 <sup>注1</sup> | 1便当り平均乗車人数 <sup>注2</sup> | 月間乗車人数 | 高齢者割引適用者(内数) <sup>注</sup> |       | 1日平均乗車人数 <sup>注1</sup> | 1便当り平均乗車人数 <sup>注2</sup> |
|     |         | 人数                          | 割合    |                        |                          |         | 人数                        | 割合    |                        |                          |        | 人数                        | 割合    |                        |                          |
| 4月  | 14,469  | 6,662                       | 46.0% | 482                    | 13.4                     | 11,659  | 3,866                     | 33.2% | 389                    | 10.8                     | 11,653 | 3,678                     | 31.6% | 388                    | 11.1                     |
| 5月  | 13,790  | 6,147                       | 44.6% | 445                    | 12.4                     | 12,281  | 3,958                     | 32.2% | 396                    | 11.0                     | 11,571 | 3,871                     | 33.5% | 373                    | 10.7                     |
| 6月  | 14,442  | 6,431                       | 44.5% | 481                    | 13.4                     | 12,208  | 3,996                     | 32.7% | 407                    | 11.3                     | 11,799 | 3,872                     | 32.8% | 393                    | 11.2                     |
| 7月  | 12,639  | 4,322                       | 34.2% | 408                    | 11.3                     | 12,878  | 3,918                     | 30.4% | 415                    | 11.9                     | 12,868 | 3,997                     | 31.1% | 415                    | 11.9                     |
| 8月  | 12,728  | 4,077                       | 32.0% | 411                    | 11.4                     | 13,794  | 4,089                     | 29.6% | 445                    | 12.7                     |        |                           |       |                        |                          |
| 9月  | 11,938  | 3,992                       | 33.4% | 398                    | 11.1                     | 12,328  | 3,911                     | 31.7% | 411                    | 11.7                     |        |                           |       |                        |                          |
| 10月 | 12,340  | 3,858                       | 31.3% | 398                    | 11.1                     | 12,410  | 4,179                     | 33.7% | 400                    | 11.4                     |        |                           |       |                        |                          |
| 11月 | 11,330  | 3,767                       | 33.2% | 378                    | 10.5                     | 11,594  | 3,772                     | 32.5% | 386                    | 11.0                     |        |                           |       |                        |                          |
| 12月 | 11,506  | 4,050                       | 35.2% | 371                    | 10.3                     | 11,912  | 4,016                     | 33.7% | 384                    | 11.0                     |        |                           |       |                        |                          |
| 1月  | 10,576  | 3,268                       | 30.9% | 341                    | 9.5                      | 10,252  | 3,345                     | 32.6% | 331                    | 9.4                      |        |                           |       |                        |                          |
| 2月  | 10,238  | 3,286                       | 32.1% | 366                    | 10.2                     | 10,238  | 3,285                     | 32.1% | 366                    | 10.4                     |        |                           |       |                        |                          |
| 3月  | 11,931  | 4,010                       | 33.6% | 385                    | 10.7                     | 11,970  | 3,883                     | 32.4% | 386                    | 11.0                     |        |                           |       |                        |                          |
| 合計  | 147,927 | 53,870                      | 36.4% | 405                    | 11.3                     | 143,524 | 46,218                    | 32.2% | 393                    | 11.2                     | 47,891 | 15,418                    | 32.2% | 392                    | 11.2                     |

注) 1. 1日平均乗車人数は、月間乗車人数を月間のバス運行日数で割った値です。  
 2. 1便当り平均乗車人数は、1日平均乗車人数を1日運行便数(36便)で割った値です。→2018年7月より35便に変更  
 3. 2017年7月1日より、東京都シルバーバスの利用を廃止し、高齢者割引運賃を導入しました。

### 3. 丘陵地ワゴンタクシーについて

#### 3.1 路線見直し基準（案）について

「丘陵地ワゴンタクシー見直し基準」は「低需要の効率的な輸送」を実現するために設定します。また、財政負担により運行を行っていることから、「負担額の際限なき拡大」を抑制する狙いもあります。

そのため、見直し基準については「需要量に関する基準」と「財政負担額に関する基準」の設定が必要となります。

##### (1) 「需要量に関する基準」について

日野市では「丘陵地における高齢者等の日中の移動手段確保」を目的に丘陵地ワゴンタクシーを運行していますが、丘陵地ワゴンタクシーは乗合輸送を行うことで輸送の効率化を図っており、基本的には「需要があり複数の人が乗り合う状況が生じる地域」を対象に運行を行っています。そのため、「現在運行している路線において乗合利用が行われているか」を判断する基準を設定し、運用したいと考えています。

丘陵地ワゴンタクシーの車内に平均的に乗車している人数（平均乗車密度）が 2 人キロ/km 以上であれば、定常的に乗合輸送が行われており、乗車している各人を個別に輸送するよりも合理的であると考えられます。

しかし、各便の「平均乗車密度」はOD調査を実施しなければ算出することができません。毎年OD調査を実施することは困難であるため、平成 29 年度に実施したOD調査結果を用いて、「便当り利用人数」と「各便の平均乗車密度」との関係を整理し、「平均乗車密度が 2 人キロ/km 以下」の目安となる便当り利用者数（年平均）を求め、基準値とすることを考えました。

##### 1) 平成 29 年度OD調査における「利用人数」と「平均乗車密度」との関係

一般的に営業距離が長い路線の方が、短い路線に比べ利用者数が多くなります。どの路線にも適用できる基準とするために、平成 29 年度に実施したOD調査結果（平日 1 日実施）より、各便の「キロ当たり利用人数」を算出し、「平均乗車密度」との関係を整理しました。

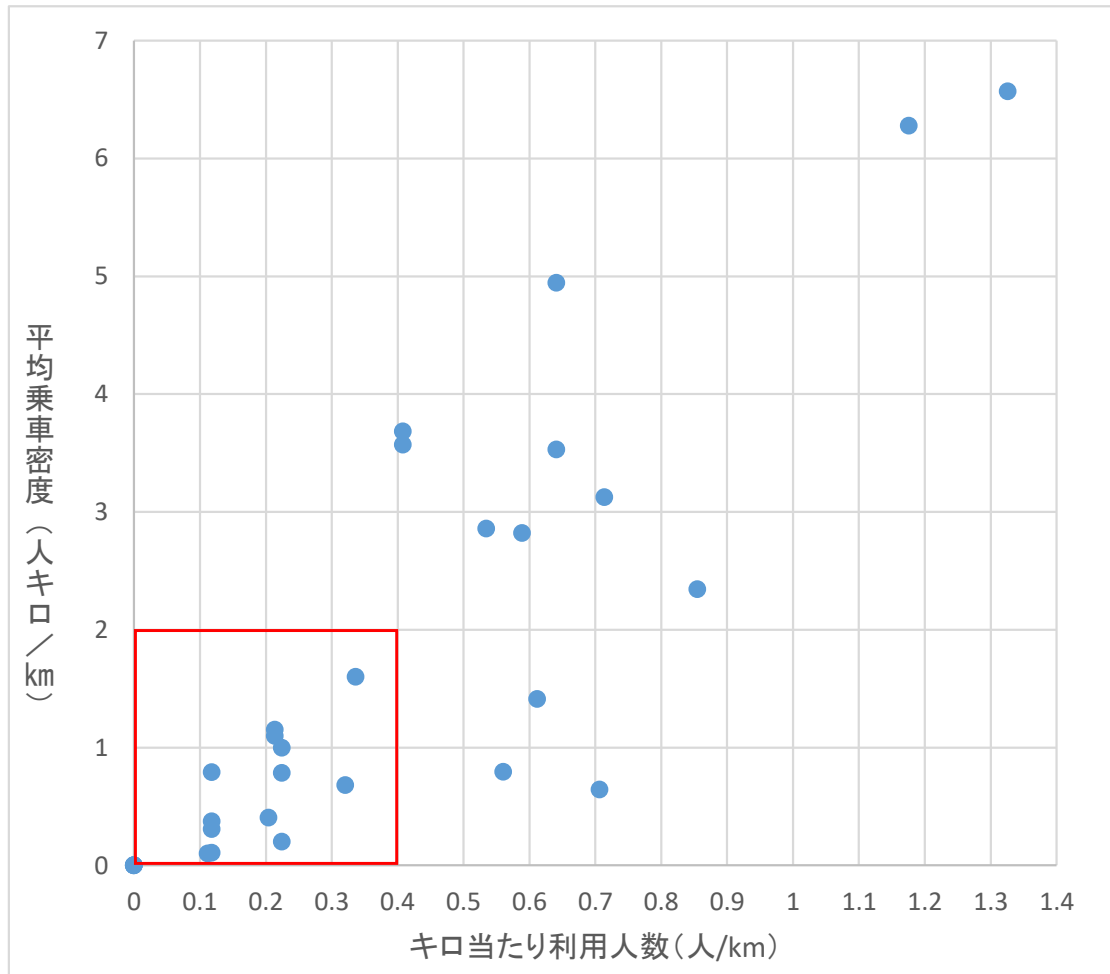


図 キロ当たり利用人数と平均乗車密度との関係

## 2) 需要量に関する見直し基準値（案）

キロ当たり利用人数が 0.4 人/km 以下の便では、全ての便の平均乗車密度が 2 人キロ/km 以下となっています。そのため、キロ当たり利用人数（年平均値）が 0.4 人/km 以下の路線については、大半の便で平均乗車密度が 2 人キロ/km 以下である可能性が高いことから、見直し検討候補路線の選定基準を次のように定めます。

見直し検討候補路線の選定基準：キロ当たり利用人数（年平均値）が 0.4 人/km 以下

平成 30 年度の丘陵地ワゴンタクシー運行経費は 2,157 万円でした。年間の運行便数は 7,320 便（=244 日×30 便）でしたので、1 便当りの運行経費は 2,946 円となります。1 便当りの利用人数が少なく、利用者が個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値が 2,946 円よりも安い場合、丘陵地ワゴンタクシーを運行するよりも利用者が個別にタクシーを利用した方が安くなります。このような状態では、少なくとも需要面においては「当該地域において乗合交通を運行していることの合理性」を見いだすことができません。

見直し検討候補路線に選定された路線については、複数日（最低 1 週間）に停留所別乗



降調査を実施し、平均乗車距離を把握します。平均乗車距離がわかれば、その距離の移動にタクシーを利用した場合のタクシー運賃を算出することができます。

例えば、平均乗車距離が 3km だった場合、多摩地区のタクシー運賃（普通車）は 1000 円となります。この例で平均利用人数が 2 人の場合、利用者が個別にタクシーを利用する場合の運賃は 2,000 円となり、丘陵地ワゴンタクシーの便当り運行経費（2,946 円）よりも安くなります。平均乗車人数が 3 人の場合、利用者が個別にタクシーを利用する場合の運賃は 3,000 円となり、丘陵地ワゴンタクシーの便当り運行経費（2,946 円）よりも高くなります。

以上のことから、調査期間中の平均乗車距離と便平均利用人数から算出される「個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値」が「前年度の丘陵地ワゴンタクシー便当り運行経費」よりも安い場合には、利用者数が少なく期待以上の乗合利用が行われておらず、当該地域においては乗合交通の運行が合理的でないと考えられることから、当該路線を見直し検討対象路線として選定します。

見直し検討対象路線の選定基準：「個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値」が「前年度の丘陵地ワゴンタクシー便当り運行経費」よりも安い

なお「個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値」は、停留所別乗降調査結果で把握した平均乗車距離と最新の「多摩地区タクシー運賃表（普通車）」より 1 人当たりのタクシー運賃を算出し、その結果に停留所別乗降調査における平均乗車人数を乗じることにより算出する。

【参考】多摩地区のタクシー運賃（普通車）※2019 年 9 月時点

|           |                    |                  |
|-----------|--------------------|------------------|
| 距離制運賃     | 初乗運賃               | 2000m まで 730 円   |
|           | 加算運賃               | 以後 276m ごとに 90 円 |
| 時間距離併用制運賃 | 1 分 40 秒ごとに 90 円加算 |                  |

### 3) 見直し基準の適用状況の検証

丘陵地ワゴンタクシーの平成 27 年度～平成 30 年度のキロ当たり利用人数は下表のとおりです。平山ルートについては各年のキロ当たり利用人数が 0.4 人を下回っており、見直し検討候補路線に選定される形となります。

| 路線名   | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 明星ルート | 0.55  | 0.57  | 0.55  | 0.53  |
| 平山ルート | 0.27  | 0.27  | 0.25  | 0.27  |
| 合計    | 0.43  | 0.43  | 0.42  | 0.42  |

平成 29 年度に実施した OD 調査における丘陵地ワゴンタクシーの平均乗車距離は下表のとおりです。



| 路線    | 運行距離 (km) | 便数 (便/日) | 日運行距離 (km/日) | 日利用人数 (人/日) | 便平均乗車数 (人/便) | キロ当たり利用人数 (人/km) | 輸送人キロ (人・km) | 平均乗車密度 (人・km/km) | 平均乗車距離 (km/人) |
|-------|-----------|----------|--------------|-------------|--------------|------------------|--------------|------------------|---------------|
| 明星ルート | 19.16     | 16       | 153.28       | 79          | 4.9          | 0.5              | 398.23       | 2.60             | 5.0           |
| 平山ルート | 17.42     | 14       | 121.94       | 30          | 2.1          | 0.2              | 82.91        | 0.68             | 2.8           |
| 合計    | 36.58     | 30       | 275.22       | 109         | 3.6          | 0.4              | 481.15       | 1.75             | 4.4           |

平山ルートの平均乗車距離は 2.8km で、利用者が個別にタクシーを利用した場合、1人当たりの運賃は 910 円となります。便平均乗車数は 2.1 人なので、運賃の合計値は 1,911 円となり、丘陵地ワゴンタクシー（平山ルート）の便当り運行経費（2,710 円）よりも安くなります。よって、平山ルートは見直し検討対象路線に選定される形となります。

## (2) 「財政負担額に関する基準」について

### 1) 財政負担額の実態

丘陵地ワゴンタクシーの運行収支率は 25%～26%で推移しています。

|                | H27年度      | H28年度      | H29年度      | H30年度      |
|----------------|------------|------------|------------|------------|
| 運行経費(円/年)      | 21,741,294 | 21,741,294 | 22,070,788 | 21,567,595 |
| 運賃収入(円/年)      | 5,692,200  | 5,793,800  | 5,609,900  | 5,568,500  |
| 日野市補助金(円/年)    | 12,160,000 | 12,160,000 | 12,160,000 | 12,160,000 |
| 収支率(運賃収入÷運行経費) | 26.2%      | 26.6%      | 25.4%      | 25.8%      |

路線別の収支率は以下のとおりです。

| 路線名   | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 明星ルート | 33.0% | 33.9% | 32.4% | 32.2% |
| 平山ルート | 17.2% | 17.0% | 15.9% | 17.3% |
| 合計    | 26.2% | 26.6% | 25.4% | 25.8% |

### 2) 財政負担額に関する見直し基準(案)

財政負担額の更なる増加を抑えるためには、少なくとも収支率の悪化は防がなければなりません。そのため各路線において「収支率 15%未満」となった場合には、当該路線を見直し検討対象路線として選定します。

|                           |
|---------------------------|
| 見直し検討対象路線の選定基準：収支率が 15%未満 |
|---------------------------|

### (3) 見直し基準（案）

これまでの結果より丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準（案）は以下のとおりです。

#### ■需要量に関する見直し基準値（案）

見直し検討候補路線の選定基準：キロ当たり利用人数（年平均値）が0.4人/km以下

上記に該当した路線を対象に停留所別乗降調査を実施し、以下の基準により「見直し検討対象路線」を選定

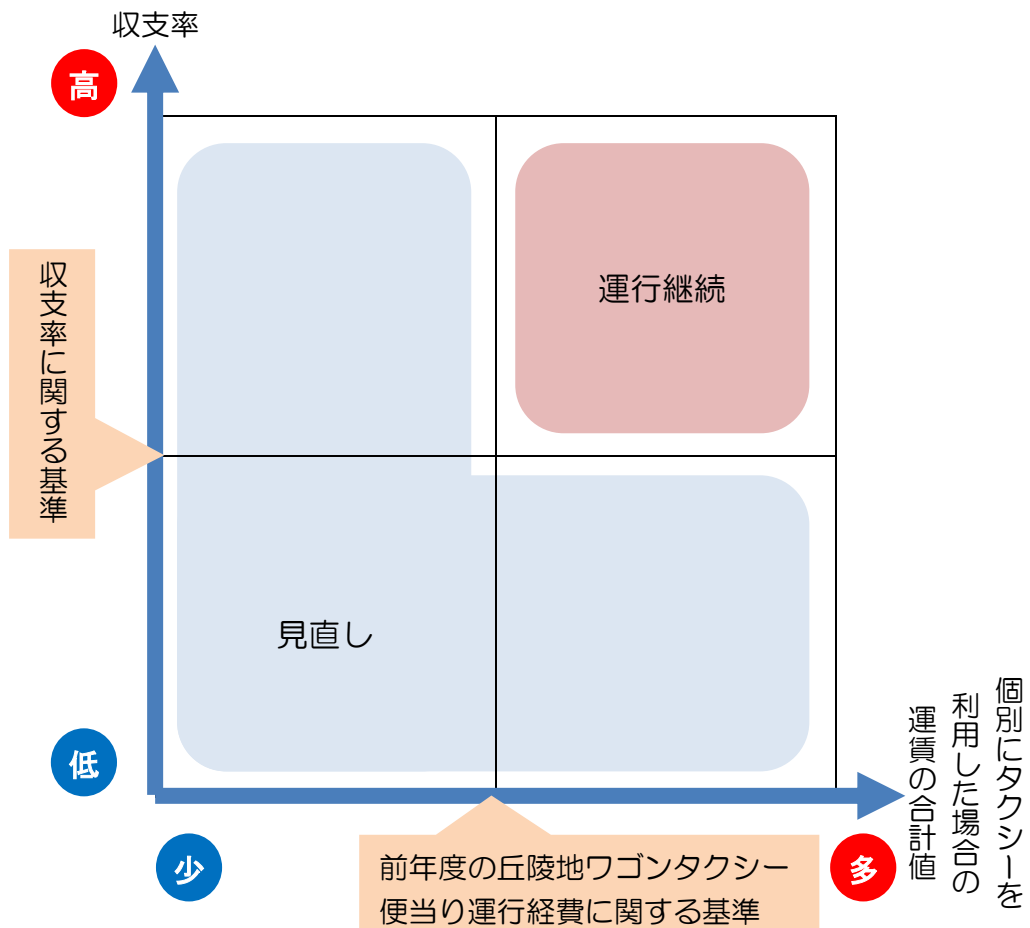
見直し検討対象路線の選定基準：「個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値」が「前年度の丘陵地ワゴンタクシー便当り運行経費」よりも安い

なお「個別にタクシーを利用した場合の運賃の合計値」は、停留所別乗降調査結果で把握した平均乗車距離と最新の「多摩地区タクシー運賃表（普通車）」より1人当たりのタクシー運賃を算出し、その結果に停留所別乗降調査における平均乗車人数を乗じることにより算出する。

#### ■財政負担額に関する見直し基準値（案）

見直し検討対象路線の選定基準：収支率が15%未満

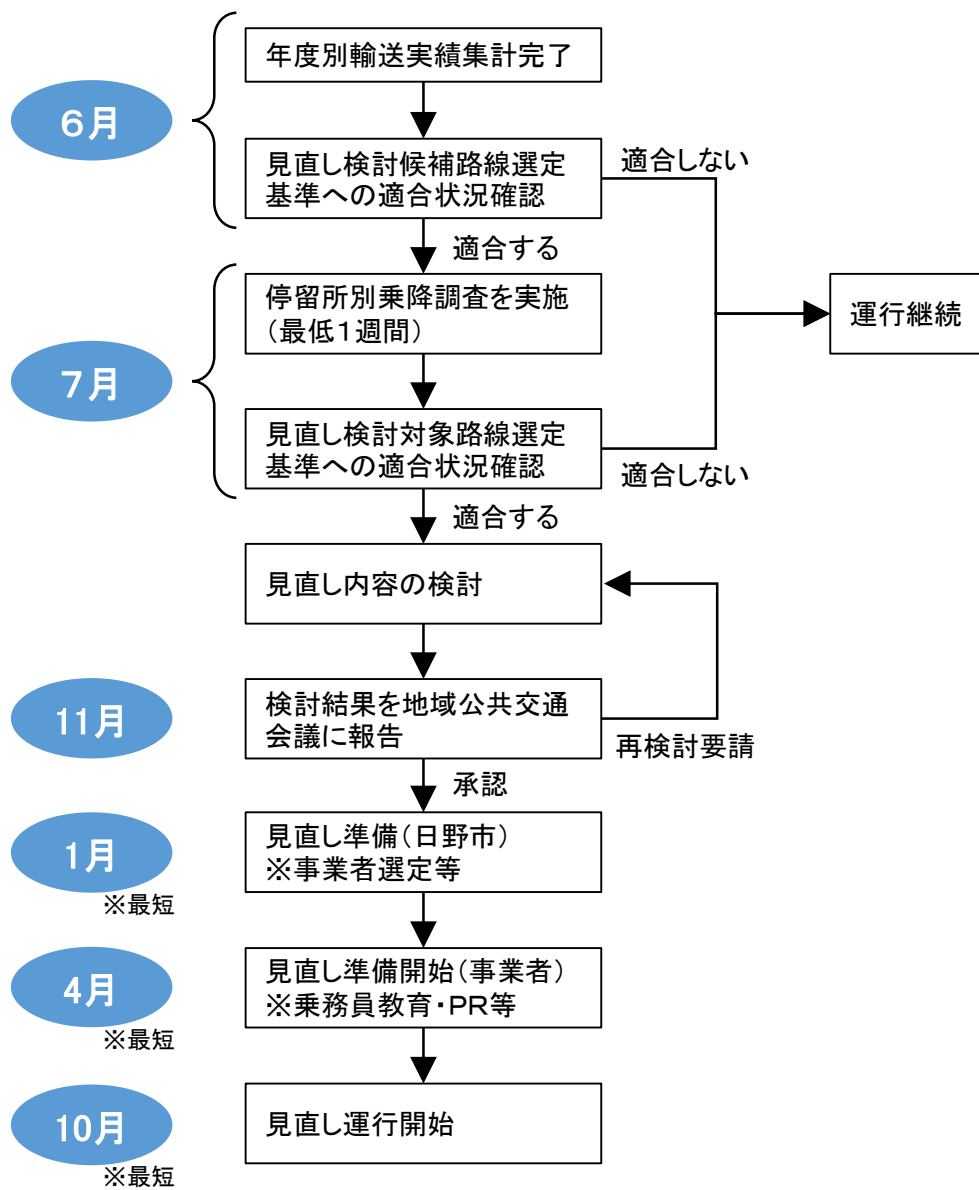
「需要量に関する見直し基準値」及び「財政負担額に関する見直し基準値」のどちらか一つにでも適合した場合、見直し検討対象路線となります。



### 3.2 見直しフロー（案）について

日野市では、年度毎に利用者数の集計を行っています。毎年6月に前年度の利用人数を把握することができますので、その結果に基づき見直し検討候補路線選定基準への適合状況を確認します。条件に適合する路線があった場合、停留所別乗降調査を実施し、その結果に基づき見直し検討対象路線選定基準への適合状況を確認します。条件に適合した場合は、当該路線の見直し内容を検討し、結果を地域公共交通会議に報告します。

見直し内容が地域公共交通会議において承認された場合は見直しの準備に入ります。準備に必要な期間は見直しの内容により異なりますが、サービス形態の見直し（運行事業者の再選定）が必要な場合も想定され、標準的には9ヶ月必要と考えています。地域公共交通会議において再検討を要請された場合には、その分検討期間が長くなります。



見直し運行を1年間実施した段階で、見直し運行後利用実績の検証を行います。検証の結果、見直し基準に適合しない場合はそのまま運行を継続します。見直し運行後の利用実績が見直し基準に適合してしまった場合は、行政と沿線地域が協働で見直し内容を検討し、翌年度より「再見直し運行」を開始します。

|     | 4月   | 5月 | 6月    | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月          | 12月    | 1月 | 2月     | 3月 |
|-----|--|----|-------|----|----|----|-----|--------------|--------|----|--------|----|
| 1年目 | 現行運行                                       |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
|     |  |    | 見直し検討 |    |    |    |     |              | 交通会議承認 |    | 見直し準備  |    |
| 2年目 | 現行運行                                       |    |       |    |    |    |     | 見直し運行        |        |    |        |    |
|     | 見直し準備                                      |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
| 3年目 | 見直し運行                                      |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
|     |  |    |       |    |    |    |     | 見直し運行の検証・再検討 |        |    | 交通会議承認 |    |
| 4年目 | 見直し運行(※再見直しが不要な場合はそのまま運行を継続し、翌年6月に運行実績を検証) |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
|     | 見直し準備(※再見直しが必要な場合のみ。行政と地域が協働で見直しを検討)       |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
| 5年目 | 再見直し運行(※翌年6月に運行実績を検証)                      |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |
|     |  |    |       |    |    |    |     |              |        |    |        |    |

見直し内容としては以下を想定しています。

(1) 乗合形態を維持する場合

- 地域協働による利用促進
- 運行経路の変更
- 運行距離の短縮
- 運行日の限定(隔日運行等)
- 運賃の見直し

(2) 乗合形態を維持しない場合

- タクシーを活用したサービスの導入
- タクシー相乗り利用の促進(地域による働きかけ)
- 廃止

【参考資料】

年度別運行経費・利用人数

■運行経費(円/年)

| 路線名     | H27年度       | H28年度       | H29年度       | H30年度       |
|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 市内路線    | 57,468,114  | 66,286,353  | 74,756,417  | 77,080,653  |
| 三沢台路線   | 46,163,926  | 52,717,394  | 59,598,712  | 61,491,086  |
| 南平路線    | 56,824,163  | 64,176,711  | 71,811,104  | 74,115,834  |
| 旭が丘循環路線 | 15,220,055  | 17,989,482  | 20,970,737  | 21,558,822  |
| 落川路線    | 16,946,496  | 20,169,780  | 23,652,727  | 24,331,370  |
| 平山循環路線  | 28,940,281  | 32,364,939  | 36,227,083  | 37,330,304  |
| 川辺堀之内路線 | 16,467,201  | 17,970,146  | 19,447,797  | 20,904,460  |
| 合計      | 238,030,236 | 271,674,805 | 306,464,577 | 316,812,529 |

■運賃収入(円/年)

| 路線名     | H27年度       | H28年度       | H29年度       | H30年度       |
|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 市内路線    | 28,985,637  | 29,763,378  | 32,700,204  | 33,790,021  |
| 三沢台路線   | 30,453,067  | 31,916,299  | 33,487,669  | 32,617,442  |
| 南平路線    | 45,344,106  | 45,819,816  | 45,723,010  | 44,780,617  |
| 旭が丘循環路線 | 10,053,821  | 10,357,695  | 11,891,546  | 12,291,928  |
| 落川路線    | 4,536,582   | 4,950,847   | 5,312,562   | 5,334,674   |
| 平山循環路線  | 9,264,582   | 9,305,826   | 9,657,442   | 9,695,306   |
| 川辺堀之内路線 | 15,350,300  | 15,961,452  | 17,893,073  | 19,565,006  |
| 合計      | 143,988,095 | 148,075,313 | 156,665,506 | 158,074,994 |

■日野市補助金(円/年)

| 路線名     | H27年度      | H28年度      | H29年度      | H30年度       |
|---------|------------|------------|------------|-------------|
| 市内路線    | 23,600,000 | 26,021,000 | 27,341,000 | 36,721,000  |
| 三沢台路線   | 13,000,000 | 16,570,000 | 16,960,000 | 22,690,000  |
| 南平路線    | 10,700,000 | 12,540,000 | 14,890,000 | 22,930,000  |
| 旭が丘循環路線 | 4,500,000  | 5,590,000  | 6,070,000  | 7,870,000   |
| 落川路線    | 9,700,000  | 11,680,000 | 12,370,000 | 15,970,000  |
| 平山循環路線  | 15,200,000 | 15,440,000 | 18,160,000 | 23,250,000  |
| 川辺堀之内路線 | 3,900,000  | 380,000    | 50,000     | 1,410,000   |
| 合計      | 80,600,000 | 88,221,000 | 95,841,000 | 130,841,000 |

■収支率(運賃収入÷運行経費)

| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 市内路線    | 50.4% | 44.9% | 43.7% | 43.8% |
| 三沢台路線   | 66.0% | 60.5% | 56.2% | 53.0% |
| 南平路線    | 79.8% | 71.4% | 63.7% | 60.4% |
| 旭が丘循環路線 | 66.1% | 57.6% | 56.7% | 57.0% |
| 落川路線    | 26.8% | 24.5% | 22.5% | 21.9% |
| 平山循環路線  | 32.0% | 28.8% | 26.7% | 26.0% |
| 川辺堀之内路線 | 93.2% | 88.8% | 92.0% | 93.6% |
| 合計      | 60.5% | 54.5% | 51.1% | 49.9% |

■年間利用人数(人/年)

| 路線名     | H27年度     | H28年度     | H29年度     | H30年度     |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 市内路線    | 295,841   | 295,365   | 328,303   | 330,524   |
| 三沢台路線   | 311,482   | 324,086   | 374,049   | 324,307   |
| 南平路線    | 479,315   | 455,341   | 444,580   | 414,580   |
| 旭が丘循環路線 | 102,723   | 123,510   | 119,896   | 114,987   |
| 落川路線    | 96,940    | 116,041   | 128,806   | 155,374   |
| 平山循環路線  | 148,591   | 127,436   | 150,561   | 120,565   |
| 川辺堀之内路線 | 153,134   | 153,798   | 174,033   | 160,288   |
| 合計      | 1,588,026 | 1,595,577 | 1,720,228 | 1,620,625 |

■日平均利用人数(人/日)

| 年間日数    | 366   | 365   | 365   | 365   |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
| 市内路線    | 808   | 809   | 899   | 906   |
| 三沢台路線   | 851   | 888   | 1,025 | 889   |
| 南平路線    | 1,310 | 1,248 | 1,218 | 1,136 |
| 旭が丘循環路線 | 281   | 338   | 328   | 315   |
| 落川路線    | 265   | 318   | 353   | 426   |
| 平山循環路線  | 406   | 349   | 412   | 330   |
| 川辺堀之内路線 | 418   | 421   | 477   | 439   |
| 合計      | 4,339 | 4,371 | 4,712 | 4,441 |

■1人当たり運行経費(円/人)

| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 市内路線    | 194   | 224   | 228   | 233   |
| 三沢台路線   | 148   | 163   | 159   | 190   |
| 南平路線    | 119   | 141   | 162   | 179   |
| 旭が丘循環路線 | 148   | 146   | 175   | 187   |
| 落川路線    | 175   | 174   | 184   | 157   |
| 平山循環路線  | 195   | 254   | 241   | 310   |
| 川辺堀之内路線 | 108   | 117   | 112   | 130   |
| 合計      | 150   | 170   | 178   | 195   |

■1人当たり運賃収入(円/人)

| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 市内路線    | 98    | 101   | 100   | 102   |
| 三沢台路線   | 98    | 98    | 90    | 101   |
| 南平路線    | 95    | 101   | 103   | 108   |
| 旭が丘循環路線 | 98    | 84    | 99    | 107   |
| 落川路線    | 47    | 43    | 41    | 34    |
| 平山循環路線  | 62    | 73    | 64    | 80    |
| 川辺堀之内路線 | 100   | 104   | 103   | 122   |
| 合計      | 91    | 93    | 91    | 98    |

■1人当たり日野市補助金(円/人)

| 路線名     | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 市内路線    | 80    | 88    | 83    | 111   |
| 三沢台路線   | 42    | 51    | 45    | 70    |
| 南平路線    | 22    | 28    | 33    | 55    |
| 旭が丘循環路線 | 44    | 45    | 51    | 68    |
| 落川路線    | 100   | 101   | 96    | 103   |
| 平山循環路線  | 102   | 121   | 121   | 193   |
| 川辺堀之内路線 | 25    | 2     | 0     | 9     |
| 合計      | 51    | 55    | 56    | 81    |

平成 29 年度 OD 調査結果①

平日(路線別)

| 路線      | 運行距離<br>(km) | 便数<br>(便/日) | 日運行距離<br>(km/日) | 日利用人数<br>(人/日) | 便平均乗車数<br>(人/便) | キロ当たり<br>利用人数<br>(人/km) | 輸送人キロ<br>(人・km) | 平均<br>乗車密度<br>(人・km<br>/km) | 平均<br>乗車距離<br>(km/人) |
|---------|--------------|-------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------|
| 市内路線    | 19.46        | 39          | 379.69          | 1,057          | 27.1            | 2.8                     | 3,045.66        | 8.02                        | 2.9                  |
| 三沢台路線   | 17.63        | 50          | 297.41          | 949            | 19.0            | 3.2                     | 2,446.51        | 8.23                        | 2.6                  |
| 南平路線    | 23.95        | 55          | 374.64          | 1,342          | 24.4            | 3.6                     | 3,775.59        | 10.08                       | 2.8                  |
| 旭が丘循環路線 | 7.89         | 14          | 110.46          | 322            | 23.0            | 2.9                     | 974.92          | 8.83                        | 3.0                  |
| 落川路線    | 10.20        | 26          | 132.60          | 282            | 10.8            | 2.1                     | 746.28          | 5.63                        | 2.6                  |
| 平山循環路線  | 15.17        | 12          | 182.04          | 493            | 41.1            | 2.7                     | 1,477.90        | 8.12                        | 3.0                  |
| 川辺堀之内路線 | 8.44         | 26          | 109.72          | 461            | 17.7            | 4.2                     | 1,302.67        | 11.87                       | 2.8                  |
| 平日合計    | 102.74       | 222         | 1,586.56        | 4,906          | 22.1            | 3.1                     | 13,769.54       | 8.68                        | 2.8                  |

休日(路線別)

| 路線      | 運行距離<br>(km) | 便数<br>(便/日) | 日運行距離<br>(km/日) | 日利用人数<br>(人/日) | 便平均乗車数<br>(人/便) | キロ当たり<br>利用人数<br>(人/km) | 輸送人キロ<br>(人・km) | 平均<br>乗車密度<br>(人・km<br>/km) | 平均<br>乗車距離<br>(km/人) |
|---------|--------------|-------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------|
| 市内路線    | 19.46        | 39          | 379.69          | 565            | 14.5            | 1.5                     | 1,716           | 4.52                        | 3.0                  |
| 三沢台路線   | 17.63        | 50          | 297.41          | 770            | 15.4            | 2.6                     | 2,132           | 7.17                        | 2.8                  |
| 南平路線    | 23.95        | 55          | 374.64          | 892            | 16.2            | 2.4                     | 2,568           | 6.85                        | 2.9                  |
| 旭が丘循環路線 | 7.89         | 14          | 110.46          | 226            | 16.1            | 2.0                     | 756             | 6.84                        | 3.3                  |
| 落川路線    | 10.20        | 26          | 132.60          | 232            | 8.9             | 1.7                     | 629             | 4.75                        | 2.7                  |
| 平山循環路線  | 15.17        | 12          | 182.04          | 288            | 24.0            | 1.6                     | 902             | 4.95                        | 3.1                  |
| 川辺堀之内路線 | 8.44         | 26          | 109.72          | 356            | 13.7            | 3.2                     | 1,070           | 9.75                        | 3.0                  |
| 休日合計    | 102.74       | 222         | 1,586.56        | 3,329          | 15.0            | 2.1                     | 9,773           | 6.16                        | 2.9                  |

ワゴンタクシー(平日のみ)

| 路線    | 運行距離<br>(km) | 便数<br>(便/日) | 日運行距離<br>(km/日) | 日利用人数<br>(人/日) | 便平均乗車数<br>(人/便) | キロ当たり<br>利用人数<br>(人/km) | 輸送人キロ<br>(人・km) | 平均<br>乗車密度<br>(人・km<br>/km) | 平均<br>乗車距離<br>(km/人) |
|-------|--------------|-------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------|
| 明星ルート | 19.16        | 16          | 153.28          | 79             | 4.9             | 0.5                     | 398.23          | 2.60                        | 5.0                  |
| 平山ルート | 17.42        | 14          | 121.94          | 30             | 2.1             | 0.2                     | 82.91           | 0.68                        | 2.8                  |
| 合計    | 36.58        | 30          | 275.22          | 109            | 3.6             | 0.4                     | 481.15          | 1.75                        | 4.4                  |

平成 29 年度 OD 調査結果② (運賃支払い方法別)

ミニバス

平日

| 路線名   | 学生 |     |   | 他  |      |     | 高齢者 |     |      | 不明 | 総計   | シルバーパス利用者(想定)の割合 |
|-------|----|-----|---|----|------|-----|-----|-----|------|----|------|------------------|
|       | 現金 | I C | 他 | 現金 | I C  | 他   | 現金  | I C | 他    |    |      |                  |
| 市内    |    | 23  |   | 25 | 401  | 22  | 7   | 49  | 530  |    | 1057 | 50.1%            |
| 三沢台   | 4  | 49  |   | 15 | 389  | 29  | 13  | 43  | 407  |    | 949  | 42.9%            |
| 南平    | 4  | 25  |   | 29 | 500  | 149 | 16  | 59  | 560  |    | 1342 | 41.7%            |
| 旭が丘   | 2  | 6   | 2 | 7  | 112  | 11  | 3   | 18  | 161  |    | 322  | 50.0%            |
| 落川    |    | 11  |   | 1  | 45   | 4   | 1   | 13  | 207  |    | 282  | 73.4%            |
| 平山循環  | 2  | 3   |   | 8  | 70   | 13  | 8   | 24  | 365  |    | 493  | 74.0%            |
| 川辺堀之内 | 3  | 7   | 4 | 5  | 203  | 23  | 6   | 42  | 168  |    | 461  | 36.4%            |
| 総計    | 15 | 124 | 6 | 90 | 1720 | 251 | 54  | 248 | 2398 | 0  | 4906 | 48.9%            |

休日

| 路線名   | 学生 |     |   | 他   |      |     | 高齢者 |     |      | 不明 | 総計   | シルバーパス利用者(想定)の割合 |
|-------|----|-----|---|-----|------|-----|-----|-----|------|----|------|------------------|
|       | 現金 | I C | 他 | 現金  | I C  | 他   | 現金  | I C | 他    |    |      |                  |
| 市内    | 15 | 14  |   | 26  | 175  | 8   | 8   | 44  | 275  |    | 565  | 48.7%            |
| 三沢台   | 12 | 15  | 1 | 14  | 262  | 12  | 7   | 18  | 429  |    | 770  | 55.7%            |
| 南平    | 11 | 15  | 1 | 23  | 316  | 106 | 7   | 33  | 380  | 2  | 894  | 42.5%            |
| 旭が丘   | 8  | 17  | 2 | 2   | 70   | 10  | 4   | 11  | 102  |    | 226  | 45.1%            |
| 落川    | 4  | 6   |   | 7   | 47   | 6   | 1   | 2   | 159  |    | 232  | 68.5%            |
| 平山循環  | 1  | 4   | 1 | 5   | 55   | 7   | 4   | 20  | 191  |    | 288  | 66.3%            |
| 川辺堀之内 | 10 | 14  | 2 | 25  | 146  | 12  |     | 29  | 118  | 1  | 357  | 33.1%            |
| 総計    | 61 | 85  | 7 | 102 | 1071 | 161 | 31  | 157 | 1654 | 3  | 3332 | 49.6%            |

ワゴンタクシー

平日

| 路線名     | 学生 |     |   | 他  |     |   | 高齢者 |     |   | 不明 | 総計 |
|---------|----|-----|---|----|-----|---|-----|-----|---|----|----|
|         | 現金 | I C | 他 | 現金 | I C | 他 | 現金  | I C | 他 |    |    |
| WT明星ルート | 1  |     |   | 17 |     |   | 61  |     |   | 2  | 81 |
| WT平山ルート |    |     |   | 13 |     |   | 17  |     |   | 2  | 32 |