

新しい交通システムの導入に向けた検討会の実施について

南平 5 丁目の大部分は交通空白地域が占めており、以前より新川辺自治会、南川辺自治会、向島自治会から連名で公共交通の導入についての要望を受けていることから、新しい交通システムのモデル地域として地域と行政の協働による手法で公共交通を導入しようと考えております。

平成 31 年 1 月に利用意向及びボランティアへの協力意向を調査するためアンケート調査を実施し、次のステップとして協力意向がある方と具体的な手法について検討を進めていくことが必要であるため、協力意向がある方を集め検討会を実施しました。

- 日 時 : 令和元年 8 月 31 日 (土) 10:00~11:30
- 場 所 : 新川辺地区センター
- 次 第 : 1 開会
2 主幹挨拶
3 職員紹介
4 資料説明
5 意見交換
6 閉会
- 対象者 : 新川辺、南川辺、向島自治会の区域内にお住いで協力意向がある方
- 出席者 : 17名



写真 検討会実施状況

新しい交通システムの導入に向けた検討会

次 第

主催：日野市まちづくり部都市計画課

日時：令和元年8月31日（土）

10時00分～11時30分

場所：新川辺地区センター

- 1 開 会
- 2 主幹挨拶
- 3 職員紹介
- 4 資料説明
- 5 意見交換
- 6 閉 会

新しい交通システムの導入に向けた検討会

令和元年8月31日

日野市 まちづくり部
都市計画課 交通政策係

1

【説明内容】

1. 南平五丁目の現状について
2. 昨年度のアンケート調査結果報告
3. ボランティア型交通導入に向けた今後の動き

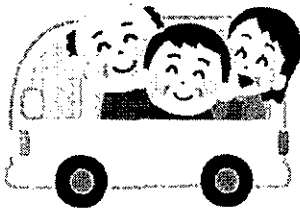
2

交通空白地域解消に向けて

南平5丁目は地域内の道路の幅員が狭く、一般的な路線バス・ミニバス・ワゴンタクシーの手段では交通空白地域のカバーができない。



既存の手段とは異なる 新しい交通システムが必要



3

新しい交通システムについて

他自治体の先進事例視察①

○神奈川県相模原市(津久井地区) 乗合タクシー

運行形態 : 予約制の区域運行(デマンド型)

運行間隔 : 地域の需要に応じて設定(1日10便程度)

停留所 : 地域の需要に応じて設定

車両 : セダン、ワゴン型車両(事業者が運行)

運行条件 : 稼働便の1便あたりの輸送人員1.5人以上かつ全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上

【特色】

- ・地域組織が中心となり運行計画や利用促進等、行政は計画策定にあたっての助言や需要調査等、運行は事業者へ委託している。
- ・運行条件を設定しており、満たしていない場合は廃止する場合もある。

【課題】

- ・タクシー事業者の合意が必要になる。
- ・既存のバス路線などと競合できないため、導入しても目的地が最寄のバス停や鉄道駅までとなるため利便性が低い。
- ・津久井地区は中山間地域だが、日野市は市街地で住宅が密集しており、区域の境界を指定するのは難しい。

4

他自治体の先進事例視察②

○神奈川県大和市 のりあい

運行形態:住民ボランティア型、定時定路線型

運行間隔:1周約9キロの周回コースを1日18周

停留所 :市役所、病院、鉄道駅、その他公共施設等

車両 :ワゴン型車両

【特色】

- ・道路運送法上の登録や許可を要さない、ボランティアによる無償運送で、運転、添乗、事務は地域のボランティアが担っている。
- ・車両は市が無償で貸与し、燃料費、保険料等は市が負担している。

【課題】

- ・持続性を保つためにはボランティアの人材を確保することが必要
- ・ボランティア活動に対する報酬は受けることはできない。

5

地域協働型・住民ボランティア型運行の導入検討

新しい交通手段を導入し持続させるためには、先進事例を見ても地域の人にいかに関心を持っていただき積極的に利用してもらえるかが成否の鍵を握る。

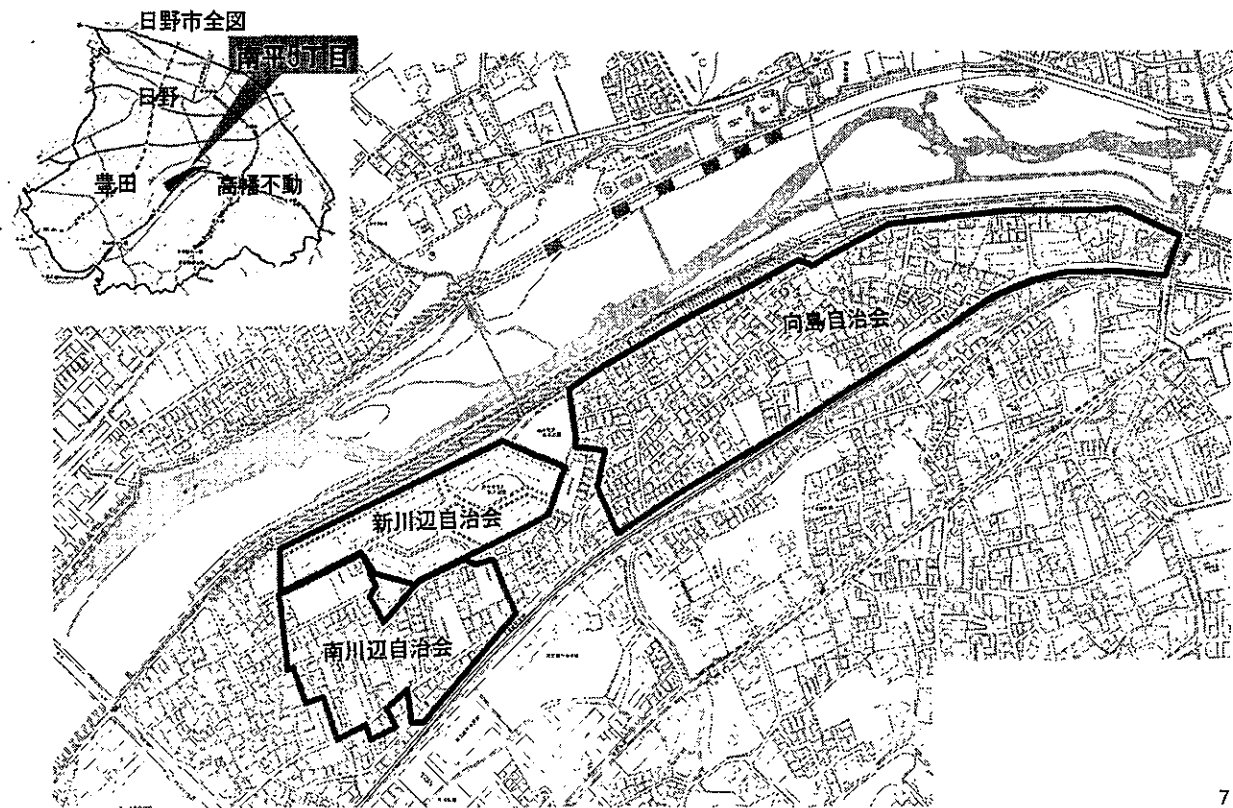


新川辺自治会、南川辺自治会、向島自治会からは公共交通の導入について連名で要望を受けていることから、この地域への公共交通を地域住民と市の協働による新たな手法で実現したい。

6

アンケート調査結果について

対象区域



7

○調査方法

戸別配布、郵送回収

配布数 961世帯／回収数291世帯(501枚) (回収率30.3%)

(1世帯あたり3枚配布)

○調査期間

平成31年1月7日(月)～1月25日(金)

○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)
- ・想定する地域内交通に対する利用意向(利用意向、頻度、目的、場所、金額、予約形態)
- ・地域内交通運行への協力意向(運転、運営事務ボランティア)
- ・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)

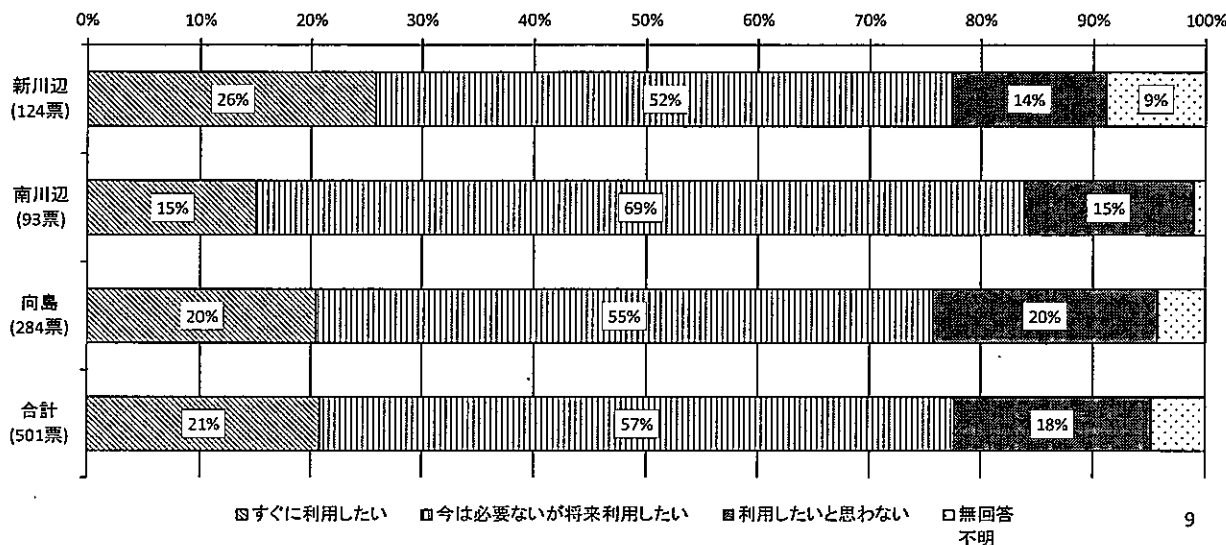
	配布数 (世帯数)	配布数 (枚数)	回収数 (世帯数)	回収率 (世帯数)	回収数 (枚数)	回収率 (枚数)
新川辺	258	774	291	30.3%	124	16.0%
南川辺	169	507			93	18.3%
向島	534	1602			284	17.7%
合計	961	2883			501	17.4%

8

○地域内交通の需要について

すぐに利用したいと回答した割合は20.8%(104票)、今は必要ないが将来利用したいと回答した方が56.9%(284票)を占めていた。地域内交通を導入した際にはある程度の需要が見込めると考えられる。

すぐに利用したい	今は必要ないが将来利用したい	利用したいと思わない	無回答不明	合計
104	285	88	24	501
20.8%	56.9%	17.6%	4.8%	100.0%



○利用金額について

200円以下なら利用したいと回答した方が54%、300円までなら利用したいと回答した方が37%、合計で約9割を占めている。利用促進するためには300円程度に抑える必要があると考えられる。

200円以下	300円まで	400円まで	500円まで	500円以上でも	無回答不明	合計
211	144	15	13	2	7	392
54%	37%	4%	3%	1%	2%	100%

○運行形態について

事前予約型なら利用したくないと回答した割合は6割程度。事前予約型で行う場合は予約する行為を負担に感じさせないように工夫する必要がある。

事前予約型でも利用したい	事前予約型なら利用したくない	無回答不明	合計
147	230	15	392
37.5%	58.7%	3.8%	100.0%

○運行経路の設定について

利用目的については「買物」「通院」が多く選択されており、降車したい停留所については「高幡不動駅」「市役所」「市立病院」が多く選択されていた。地域内交通を導入し、利用してもらうためには、これらを通る経路を設定する必要があると考えられる。

これらの目的地を通るルートでは既存の交通事業者等十分調整を図る必要がある。

利用目的

通院	買物	その他	無回答不明	合計
307	309	88	8	712
77.7%	78.2%	22.3%	2.0%	180.3%

降車したい停留所

地域内の停留所	高幡不動駅	日野市役所	日野市立病院	無回答不明	合計
230	283	192	223	9	937
58.2%	71.6%	48.6%	56.5%	2.3%	237.2%

11

○協力意向について

運転ボランティアについて「協力したい」と回答した割合は8.8%(44票)、運営事務に「協力したい」と回答した割合は14.8%(74票)を占めていた。

協力できる頻度について「週に数日なら協力できる」と回答した割合は、運転ボランティアでは53.3%(24票)、運営事務では50.0%(37票)を占めていた。運行規模にもよるが身の丈に合った形で行うことは可能であると考えられる。

運転ボランティア協力意向

協力したいと思う	協力したいとは思わない・できない	無回答不明	合計
44	396	61	501
8.8%	79.0%	12.2%	100.0%

運営事務ボランティア協力意向

協力したいと思う	協力したいとは思わない・できない	無回答不明	合計
74	347	80	501
14.8%	69.3%	16.0%	100.0%

12

案1 住民ボランティア運行

○概要

運行形態： 定時定路線型、住民ボランティアが運転
運行間隔： (仮)1時間毎に10kmの経路を1日8往復

○運行経費(1年間365日運行)

- ・車両リース代(維持費・保険料込) 約100万円
- ・燃料費 約200万円(燃費5km/L 1L=165円)

○メリット

- ・車両制限令の制約を受けない
- ・経路、停留所、運行間隔等を自由に設定できる

○デメリット

- ・狭隘道路での運転になるため事故の可能性がある
- ・高齢者の運転による事故が社会問題となっている
- ・行政で補助を行うため競合する交通事業者の合意形成が必要
- ・ボランティア輸送のため運賃のやり取りはできない

13

案2 タクシー相乗り利用

○概要

運行形態： 運営事務ボランティアが利用者をマッチングして通常のタクシーを利用して相乗り利用

運行間隔： 必要に応じて

○利用料金

- ・通常のタクシーの利用料金を利用者で割り勘

○メリット

- ・運営事務ボランティアのみであれば継続可能
- ・タクシーの運転手が運転するため事故の心配が無い
- ・利用者がある時だけ稼働するため効率的な運行ができる
- ・利用者が多ければ運賃が安くなる

○デメリット

- ・同じ時間に同じ目的地に行く方がいなければ成り立たない
- ・利用者人数、目的地、道路状況によって利用金額が変化する

14

住民ボランティア型交通導入検討フロー（案）

