日野市地域公共交通総合連携計画

2019-2028

２０１９年（平成３１年）３月

日　野　市

目　次

１．計画策定の概要 1
　１．１　計画策定の趣旨 1
　１．２　計画の区域 3
　１．３　計画の期間 3

２．地域及び公共交通の現状把握 4
　２．１　地域現況の把握 4
　２．２　施設分布 8
　２．３　交通現況の把握 9

３．上位・関連計画の把握 16
　３．１　上位・関連計画 16
　３．２　日野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月策定）の実施状況 17

４．地域のニーズ・利用実態の把握 20
　４．１　市民アンケート調査 20
　４．２　ＯＤ調査 38

５．丘陵地ワゴンタクシー沿線アンケート調査 46
　５．１　調査概要 46
　５．２　調査結果 46

６．地域公共交通に係る問題・課題と基本方針 51
　６．１　地域公共交通の問題・課題整理 51
　６．２　基本方針 56

７．計画目標と計画事業 57
　７．１　施策体系 57
　７．２　計画目標と計画事業 58
　７．３　スケジュール 66

８．進行管理 67

９．参考資料 68

１．計画策定の概要

１．１　計画策定の趣旨

日野市の地域公共交通網は、民間事業者が運行する鉄道・路線バス、市が補助を行い運行しているミニバス・丘陵地ワゴンタクシー、個別輸送機関であるタクシーにより形成されています。鉄道は、ＪＲ中央線、京王線（動物園線）の 2 路線が、また軌道として多摩都市モノレールが運行されています。ＪＲ中央線には 2 駅、京王線には 5 駅、多摩都市モノレールには 5 駅がそれぞれ設置されています。路線バスは、京王電鉄バス、西東京バスにより運行されています。

ミニバスは、沿線の需要が少ないことや道路幅員が狭いことなどにより、民間事業者が一般路線（大型車両で大量輸送を行い、利用者からの運賃収入で運行経費を賄える路線）として運行することが困難な地域への対応策として、1986 年（33 年前）に運行を開始しました。1 路線（1 日 4 往復）からはじまったミニバスの運行ですが、徐々に路線数を増やし、2009 年の川辺堀之内路線運行開始により 8 路線となりました。翌年、利用者数が多く一般路線としての運行が可能となった日野台路線がミニバスを「卒業」し、現在ミニバスは 7 路線が運行されています。

また、本市の南部には道路幅員が狭く勾配もきつい丘陵地が広がっており、バス車両の運行が困難な地域となっています。このような丘陵地における高齢者等の日中の移動手段（通院・買物）確保を目的に、2001 年よりワゴン車両による丘陵地ワゴンタクシーの運行を開始し、現在は２ルートが運行されています。

このような中、国では、２０１３年１２月に交通政策基本法を公布・施行し、２０１４年５月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）の一部改正を公布し、同年１１月に施行しました。これは、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定めたものです。

活性化再生法の施行により、公共交通網について、「コンパクトシティ＋ネットワーク」を推進するため、まちづくりとの連携、広域性確保などに配慮した的確な計画を策定した際には、その計画推進に国の一層の支援を受けることが可能となりました。地域公共交通網形成計画は、

地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、公共交通網を一体的に形成する、地域全体の公共交通の基本計画を策定するものです。

一方市では、急速に進む少子高齢化や人口減少への対応など、持続可能でまちづくりと一体となった公共交通網を構築することで、当地における市民のより豊かな生活の実現を目的とし、２００９年に策定した「日野市地域公共交通総合連携計画」の見直しを行い、国・都等の支援を受けながら、計画的な公共交通網整備を進めることとしました。本計画は地域公共交通のマスタープランとして、日野市地域公共交通会議での協議を経て作成されたものです。本計画には、持続可能な公共交通網形成を目指し、ミニバスや丘陵地ワゴンタクシーの運行内容を需要等に応じて見直しを行う基準の設定・運用や、交通空白地域対策を行政と市民が協働で実施する仕組みの構築など、様々な制約な中で課題解決を具体的に進めていくために必要な事業を定めました。なお、交通空白地域対策については、平地と坂の多い丘陵地とでは移動に伴う身体的な負担が異なることに留意し、道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義も行いました。

本計画の基本方針に基づき詳細な事業計画を定め、着実な事業展開を図ります。

１．２　計画の区域

本計画の対象区域は、日野市全域とします。

図　対象区域図

１．３　計画の期間

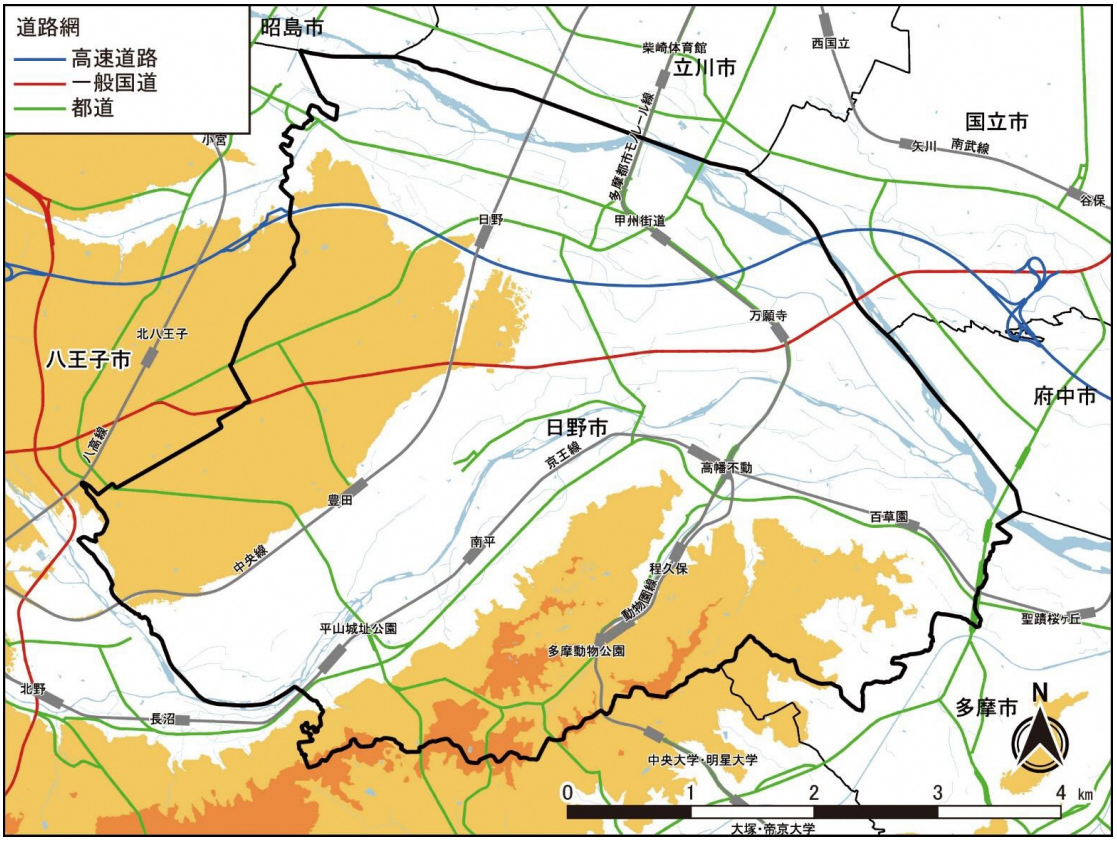
本計画の期間は、１０年間（２０１９年度～２０２８年度）とします。

2．地域及び公共交通の現状把握

2．1　地域現況の把握

2．1．1　地勢・地形

日野市は東京都のほぼ中央、都心からは約 35 ㎞西に位置し、市の面積は 27.55 平方㎞です。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の平地となっていますが、市域の南部および西部は丘陵地、台地となっています。

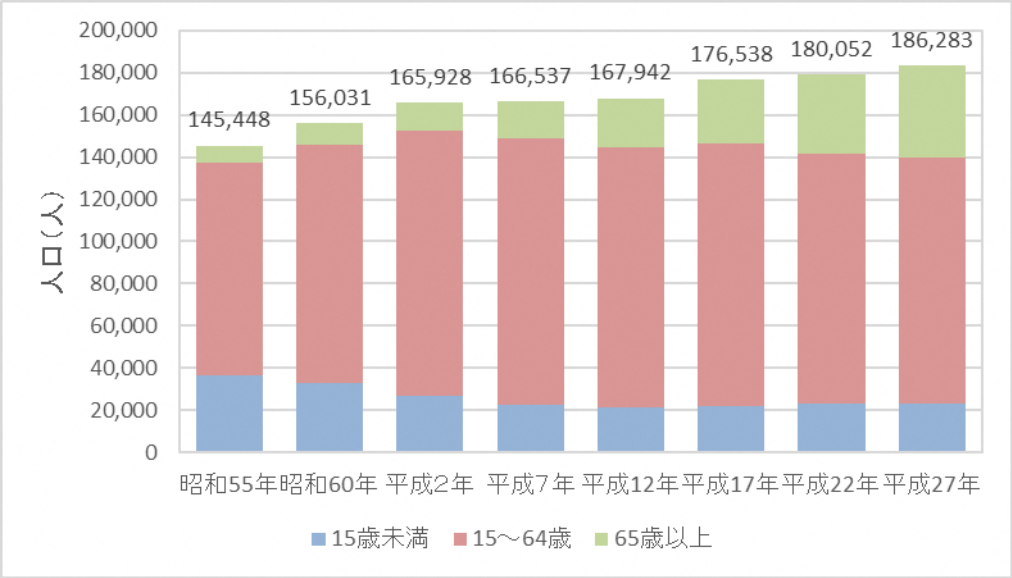


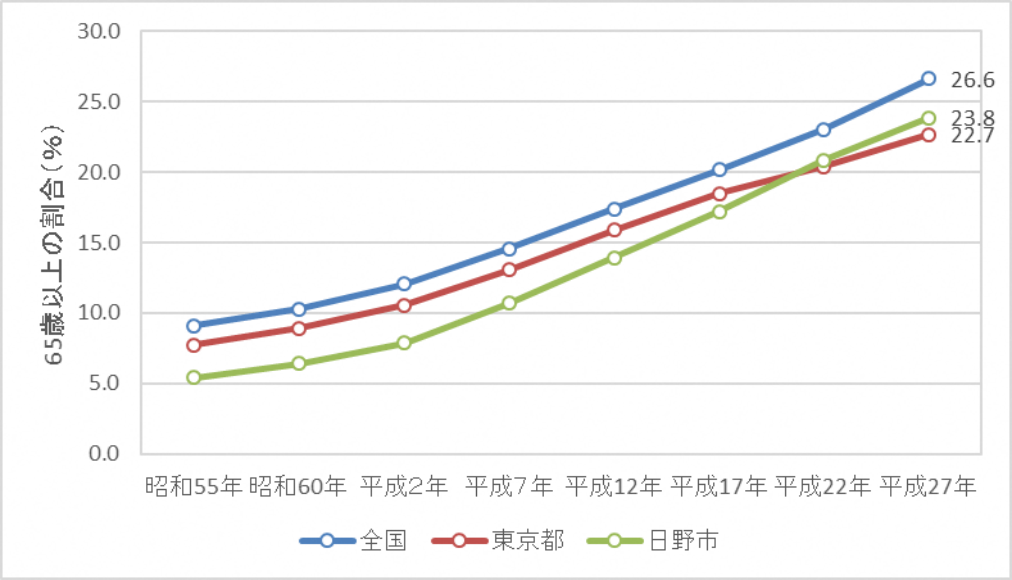
２．１．２ 人口

（１） 人口の経年変化

日野市の人口は、昭和 55 年以降、増加傾向であり、平成 27 年と昭和 55 年の人口を比較すると 28%の増加となっています。65 歳以上の人口は、総人口と同様に増加傾向ですが、65 歳未満の人口は、平成 2 年以降、減少傾向にあります。

上記に伴い、総人口に占める 65 歳以上の割合は増加傾向であり、下のグラフに示されている通り、平成 17 年から平成 22 年の間に、東京都の割合を上回っています。

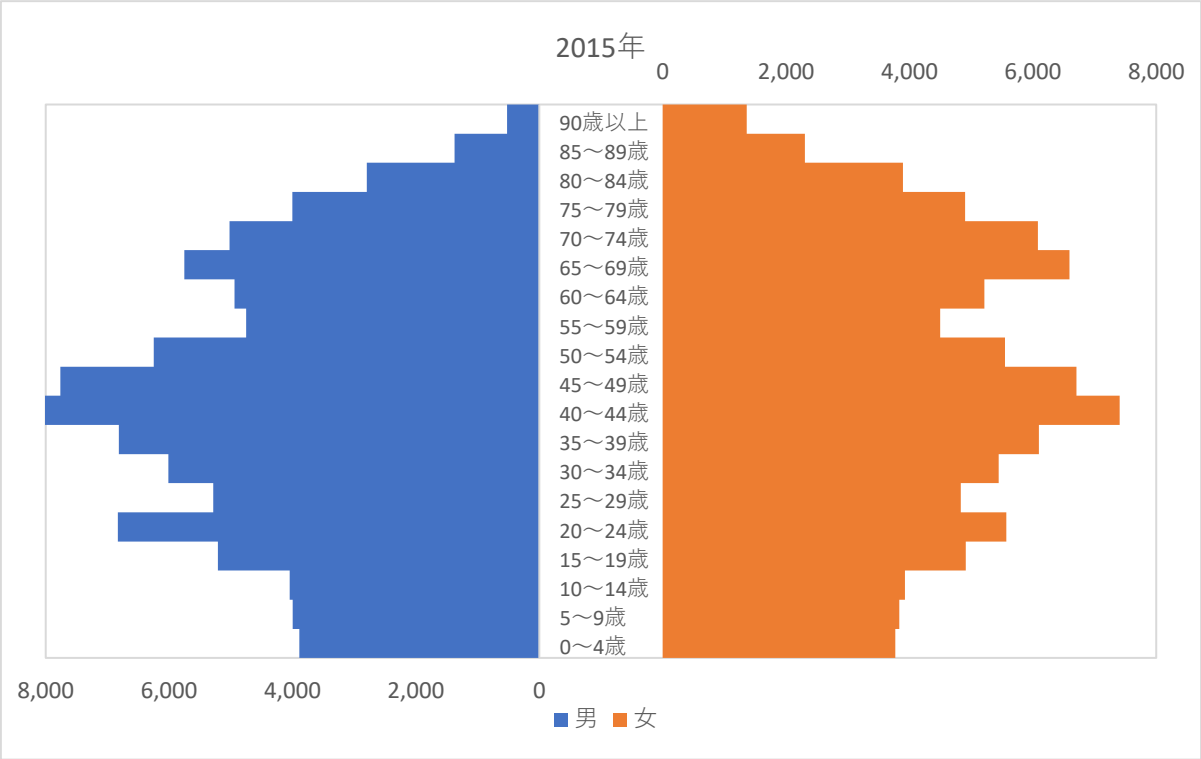


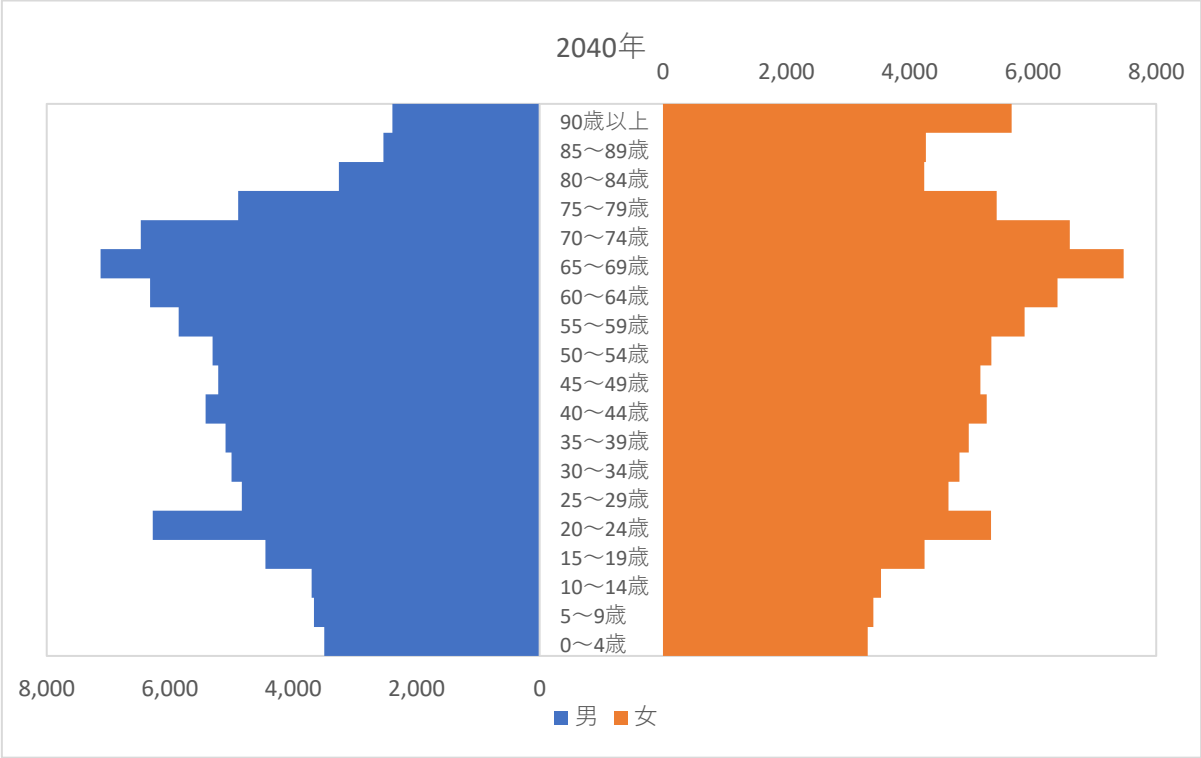


資料：国勢調査

（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 181,731 人、2040 年には 166,119 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ます。

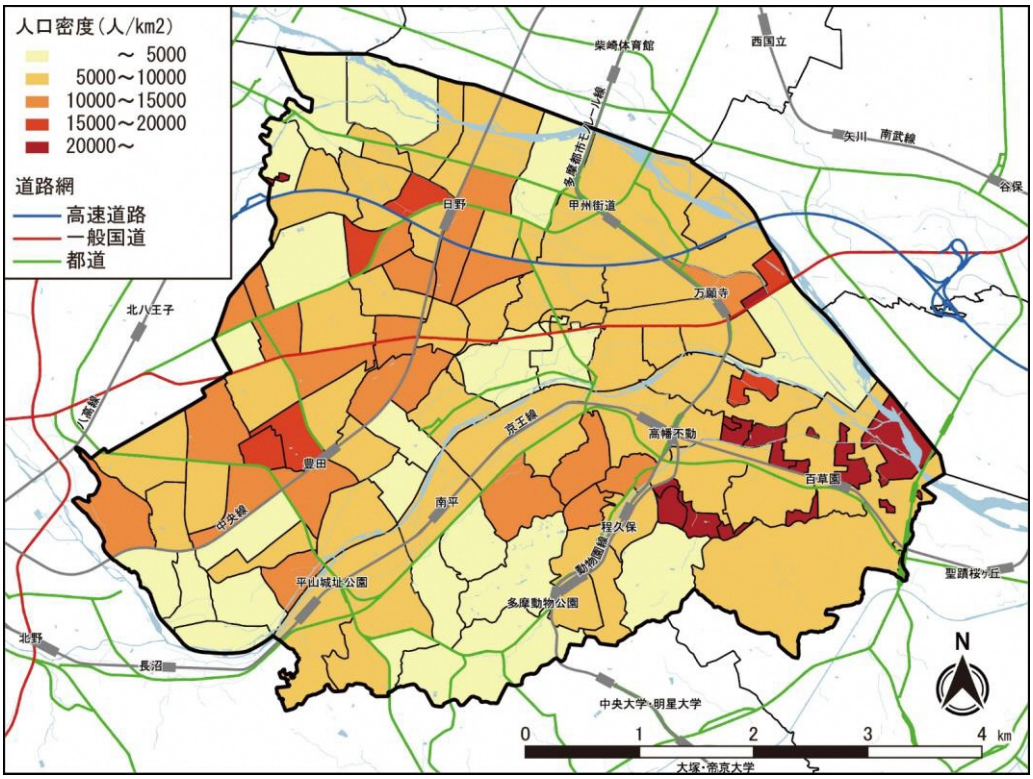


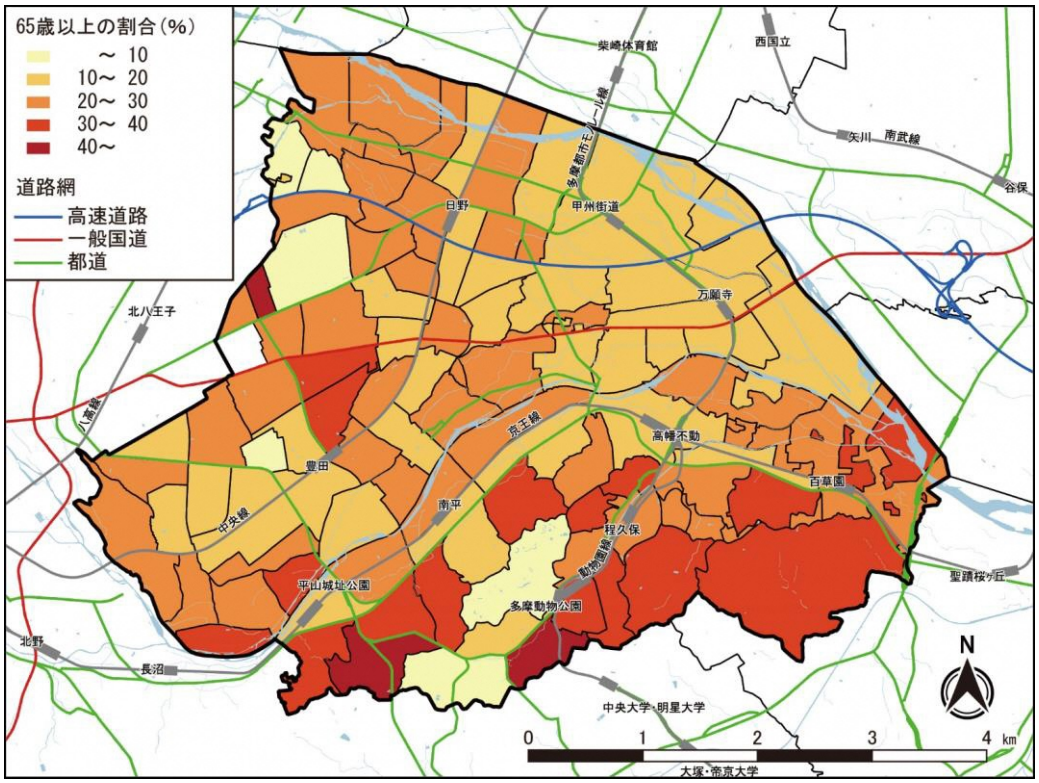


資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 30（2018）年推計）

（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ます。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ます。

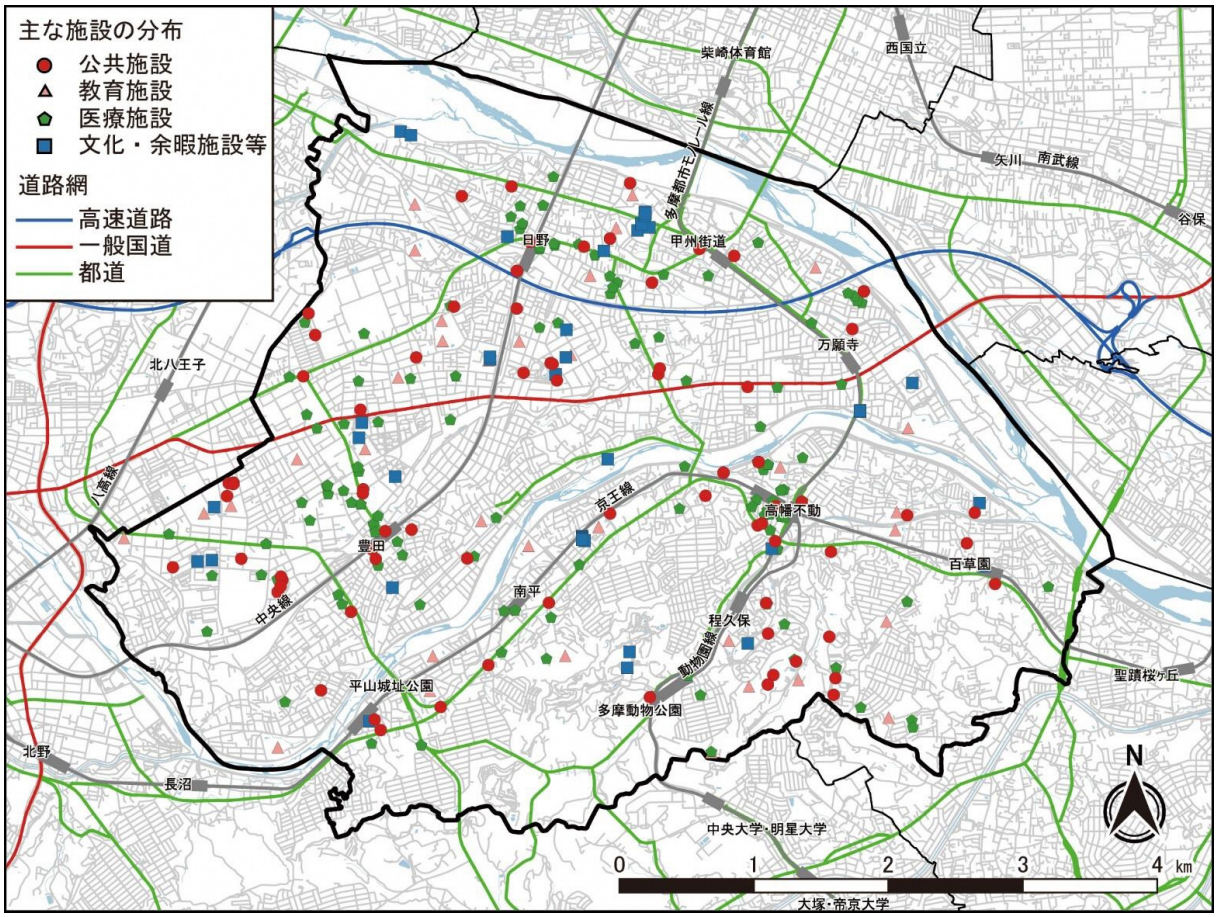




資料：住民基本台帳（平成27年1月1日現在）

２．２ 施設分布

日野市の各種施設は、市域に広く分布していますが、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ます。



資料：国土交通省　国土数値情報等

２．３ 交通現況の把握

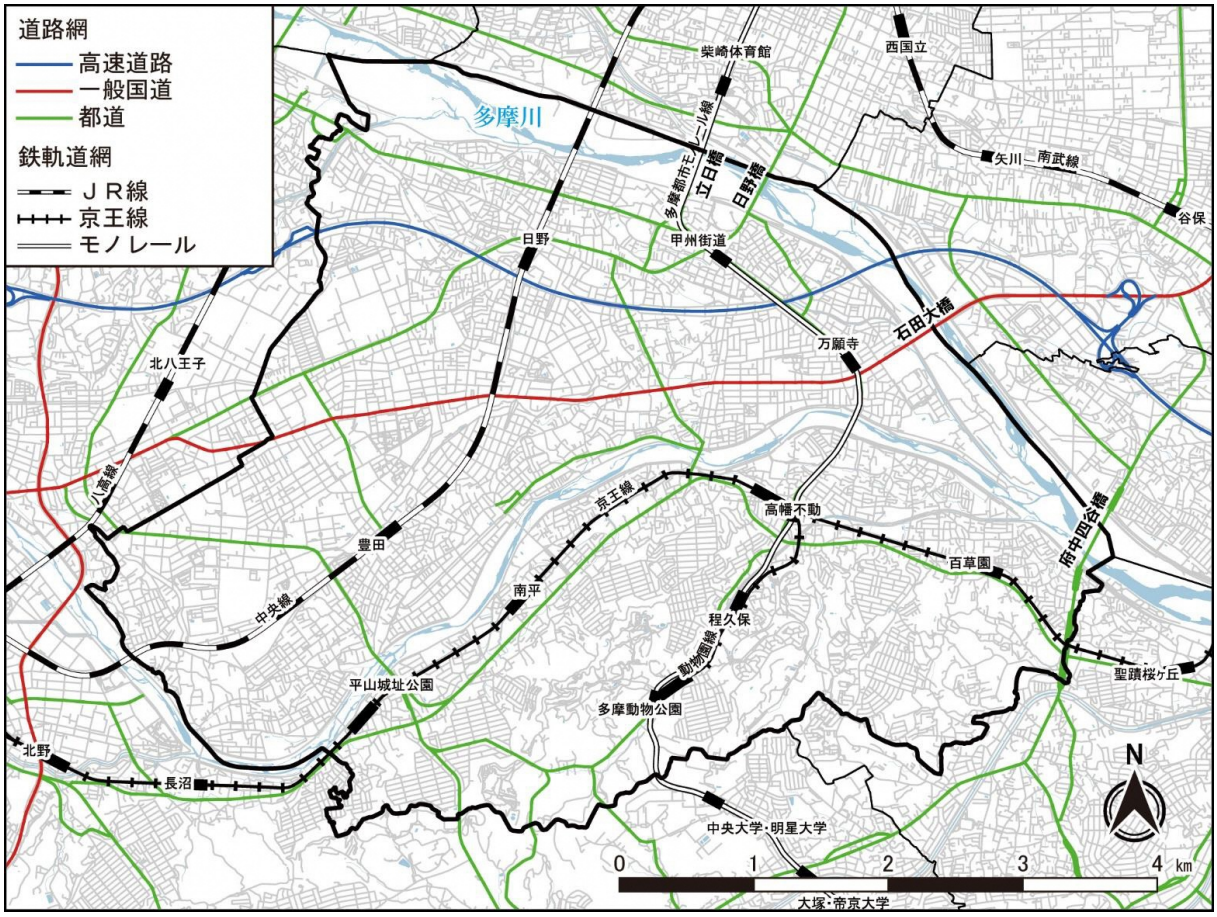
（１） 道路網

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ますが、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 が設置されています。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ます。

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します。

（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線が通っています。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線には 5 駅がそれぞれ設置されています。



資料：国土交通省　国土数値情報等

（３） 市内のバス路線網

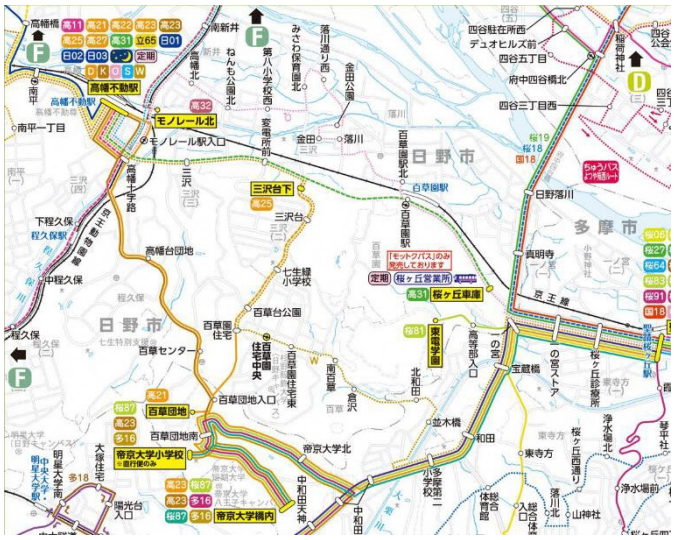
日野市には、市が補助を行い運行する市内連絡バス（ミニバス）のほか、京王電鉄バス、西東京バスの各路線が運行されています。

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、各鉄道駅の経由を中心とする多数の路線が運行されています。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す。

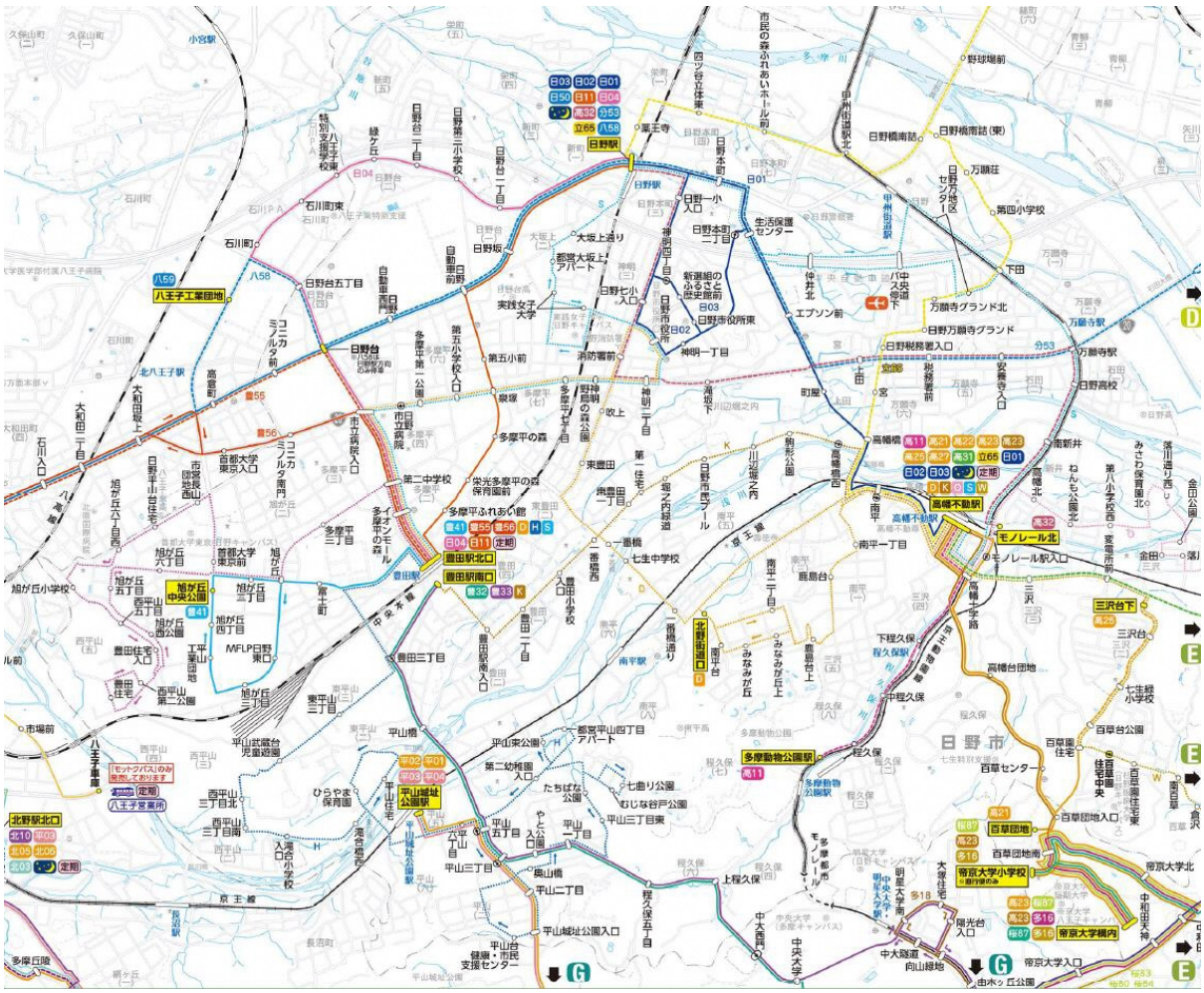
■市内バス路線網図

○市西部（西東京バス）

○市東部（京王電鉄バス）



○市西部・中部（京王電鉄バス）

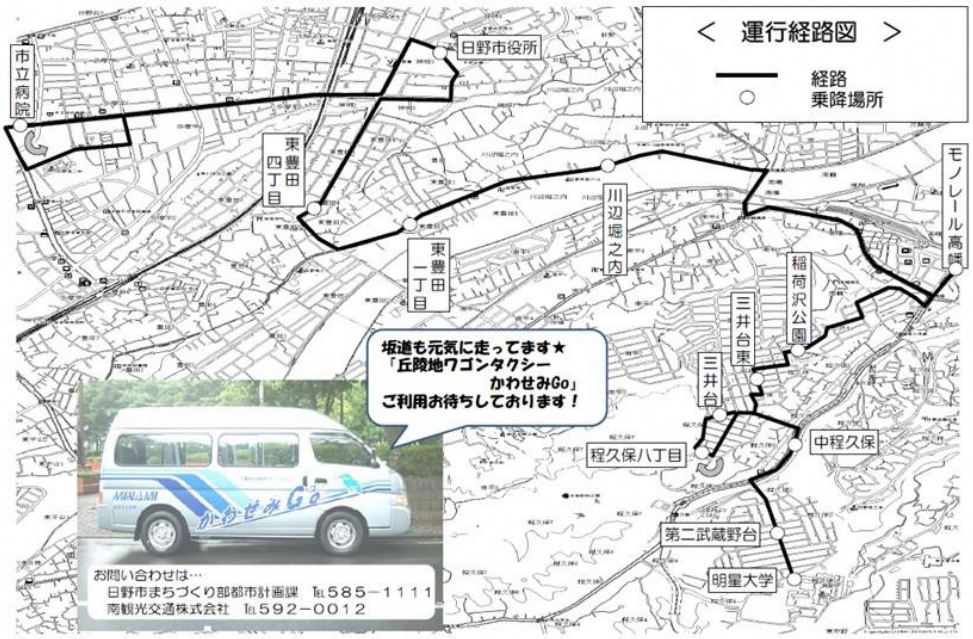


資料：京王電鉄バス・西東京バス

（４） 丘陵地ワゴンタクシー

丘陵地における高齢者等の日中の移動手段（通院・買物）確保を目的に、2001 年よりワゴン車両による丘陵地ワゴンタクシー（かわせみ Go）の運行を開始し、現在は明星ルートと平山ルートの２ルートが運行されています。

〇明星ルート



〇平山ルート

資料：日野市

（５） 交通空白地域

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。

鉄道駅とバス停の利用圏域については、国等により明確に定義されたものはありませんが、国土交通省が発行するハンドブック等では、「鉄道駅から 800m～1000m圏外、バス停から 300m～500m圏外」を公共交通不便地域としている例が見られます。

■国における公共交通不便地域の考え方

国の機関	鉄道駅からの距離（半径）	バス停からの距離（半径）	出典
国土交通省 自動車交通局旅客課	500～1,000m	300～500m	地域公共交通づくりハンドブック（H21.3）
国土交通省 都市局都市計画課	800m	300m	都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）
国土交通省 九州運輸局	800～1,500m	300～500m	なるほど！！公共交通の勘どころ（H28.3）

まず、鉄道駅から近いエリアについて、どこまでを「交通が便利な地域とすべきか」について考えました。現在日野市が定義している「鉄道駅の利用圏域 500m」は、国が示す考え方と比較した場合、最も短い距離に該当します。標準的な値である「800m～1000m」に見直す考えもありますが、本市の地形が丘陵地・台地を抱え起伏に富んでいる状況も考慮し利用圏域を狭く設定していることから、本市における鉄道利用圏域は引き続き「鉄道駅から半径 500m」と定義するのが妥当と考えました。

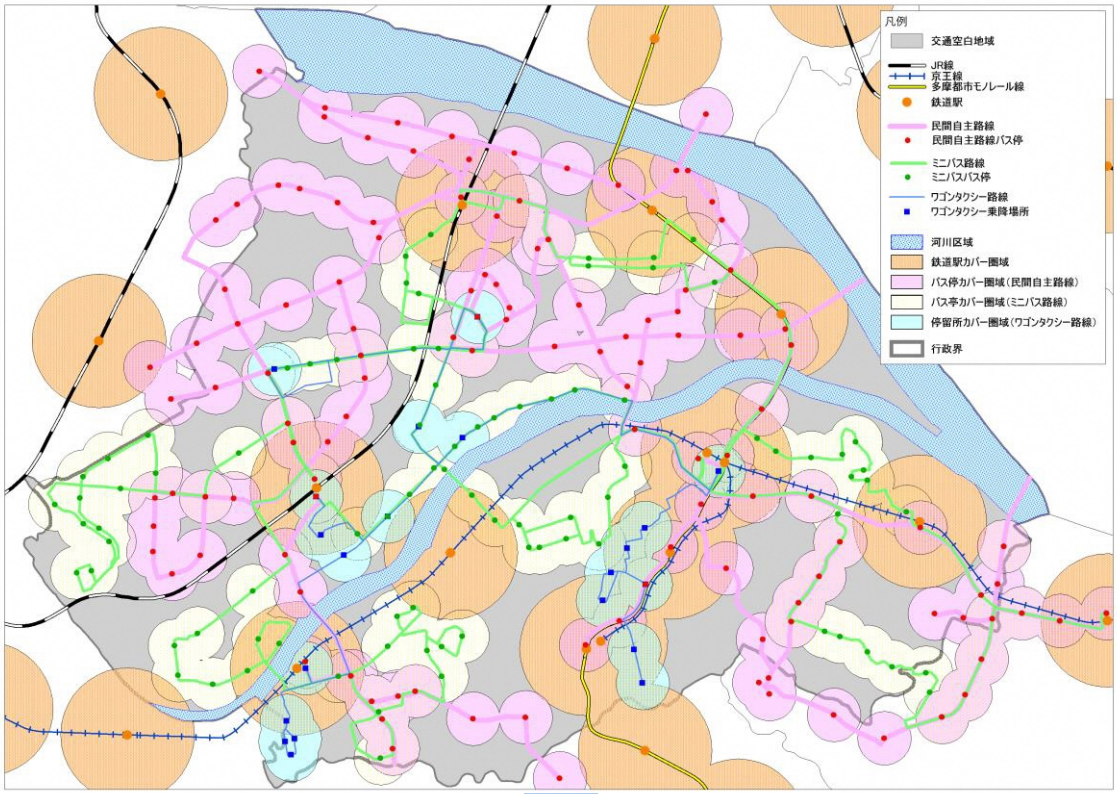
次に「鉄道駅から半径 500m圏外」について、「バス停から半径何mまでを交通が便利な地域とすべきか」について考えました。これも国が示す考えと比較した場合、標準的な値の「300m～500m」に見直すことも考えられます。しかし、現行定義で交通空白地域とされている地域からは「公共交通」導入の要望が寄せられており、市としても対策を講じなければならないという状況にもかかわらず、バス停の利用圏域を広げることは交通空白地域から除外される地区の市民の意見と相反することになります。このことからバス停の利用圏域の考え方は従前の考えを踏襲し「バス停から半径 200m」とすることが妥当と考えました。

市では、この考え方を基本としつつ、今後更なる進展が予測される高齢化に伴う「移動手段の確保」、必要性がますます高まる「丘陵地対策」を重要視したいと考えました。具体的には、地域の実情を反映し、特に駅から離れ、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、基本的な考えを更に深度化し、道路勾配に応じた（200mよりも短い圏域）値への再定義を行うこととしました。

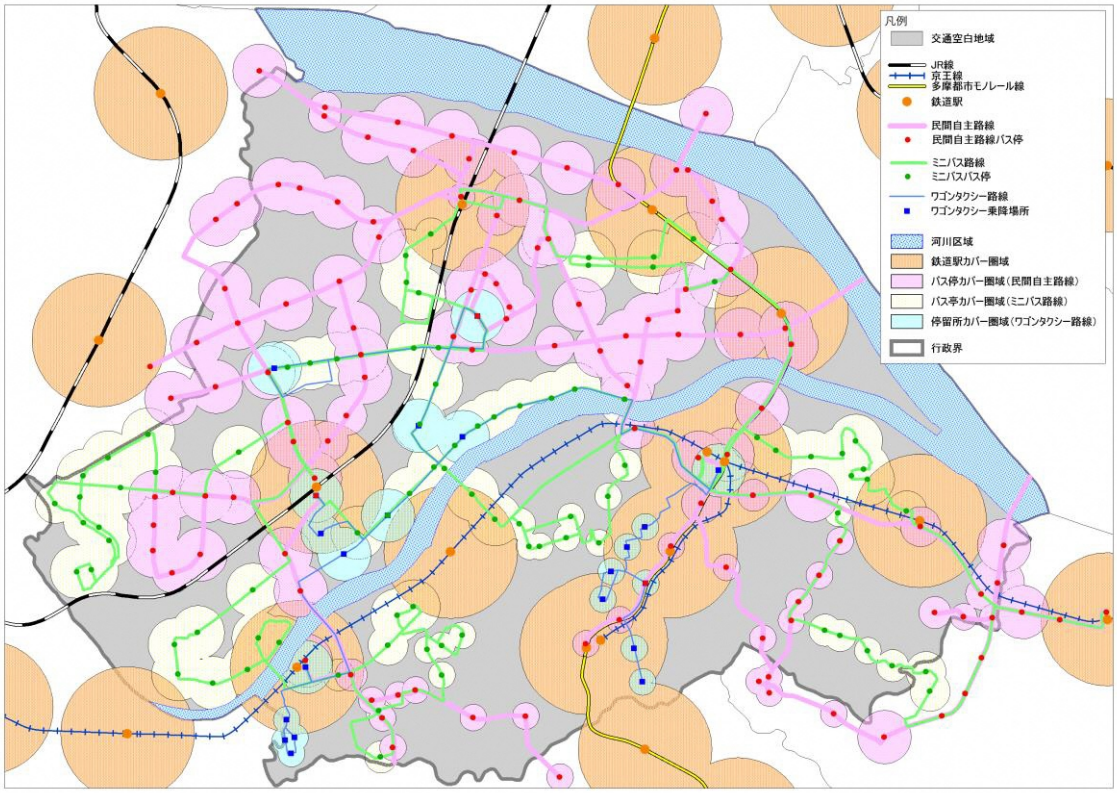
道路勾配に応じたバス停利用圏域は、人が平地を歩いた時に消費するエネルギーと、同じ距離の坂道を歩いた時に消費するエネルギーの比率を勾配毎に算出し、その比率に応じて勾配が急な地域ではバス停利用圏域が短くなるように設定しています。なお、バス停利用圏域の設定に用いる各地域の道路勾配には、国土交通省により約 250m 四方に地域毎に算出されている「地形傾斜度」の情報より予測した「最大道路勾配」を用いています。

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（再定義前）



■交通空白地域（再定義後）



資料：日野市

■地域の最大道路勾配とバス停利用圏域との関係

地域の最大道路勾配i	RMR 道（勾配i）を歩いた時のエネルギー代謝率	平地（勾配0%）を歩いた時のエネルギー代謝率 ÷ 坂道（勾配i）を歩いた時のエネルギー代謝率	バス停利用圏域（半径：m）	
			計算値	設定値
0%	3.11	1.00	200	200
1%	3.26	0.95	191	
2%	3.41	0.91	182	
3%	3.57	0.87	174	150
4%	3.74	0.83	166	
5%	3.92	0.79	159	
6%	4.10	0.76	152	
7%	4.30	0.72	145	120
8%	4.50	0.69	138	
9%	4.71	0.66	132	
10%	4.94	0.63	126	
11%	5.17	0.60	120	
12%	5.41	0.58	115	100
13%	5.67	0.55	110	
14%	5.94	0.52	105	
15%	6.22	0.50	100	

エネルギー代謝率（RMR）
：「活動時の代謝量（活動時のエネルギー　－　座位安静時のエネルギー）」÷「基礎代謝量」

「勾配ｉ％」の勾配を分速 80mで登った場合のエネルギー代謝率（RMR）（＝r_i）は次式で算出されます。

$$r_i = 3.113\,e^{0.0461i} \quad \cdots \text{（式１）}$$

出典：坂道での身体的負担を考慮したコミュニティバスのアクセス性改善効果に関する研究
（猪井博登、中岡亮　土木計画学研究・概要集 vol.36　2007）

平地（勾配０％）を歩いた時の
エネルギー代謝率：3.11

バス停利用圏域：半径 200m

坂道（勾配１１％）を歩いた時の
エネルギー代謝率：5.17

エネルギー代謝率が平地を歩いた時（3.11）の 1.66 倍

バス停利用圏域：半径 120m

エネルギー負担が大きい分、バス停利用圏域を小さく設定
200m×0.60（1÷1.66）
　＝120m

3．上位・関連計画の把握

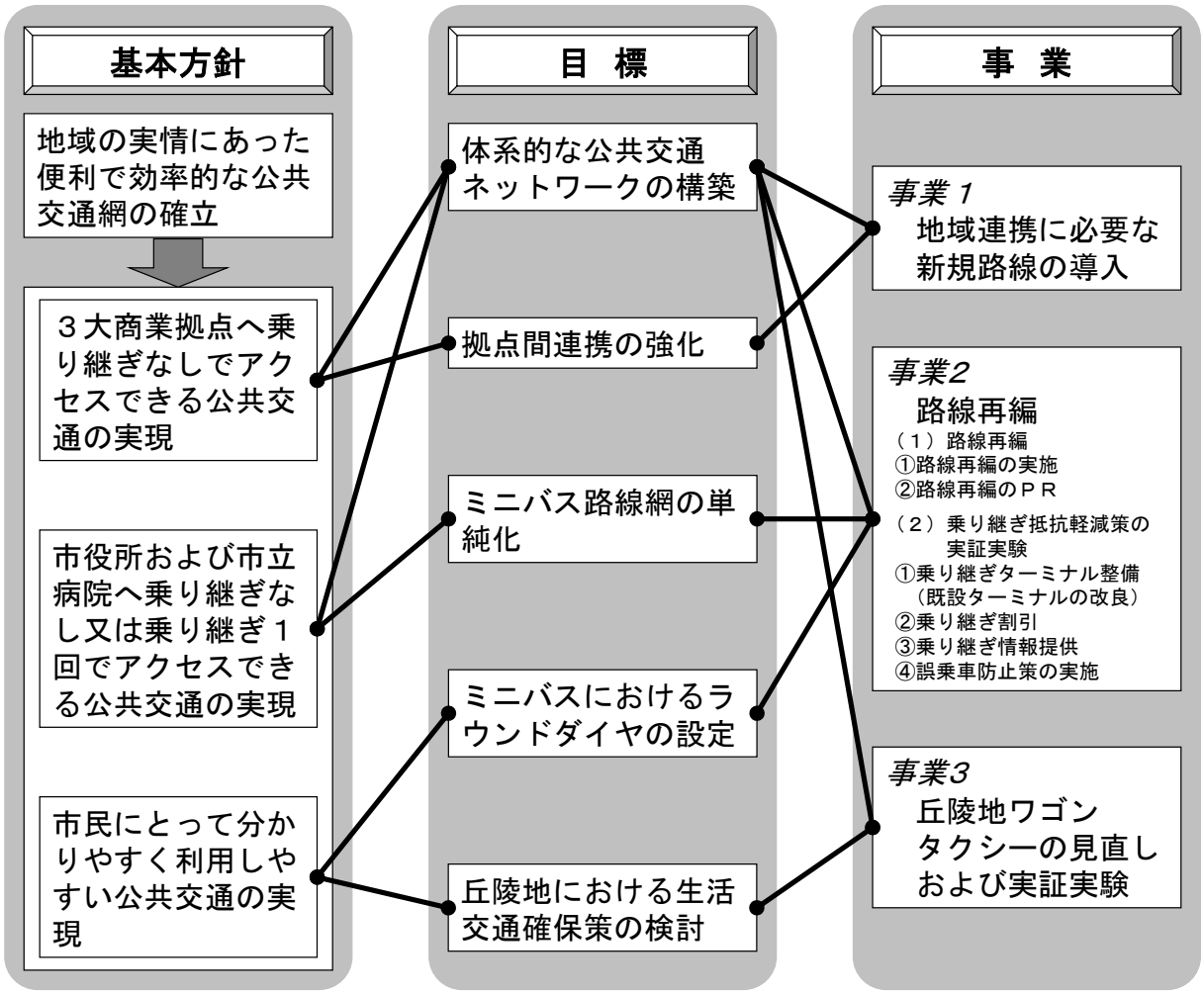
3．1　上位・関連計画

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	策定時期	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享受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 （H31.3 改定）	• 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・丘陵地ワゴンタクシー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、利用やすいミニバス運行を目指す。

３．２ 日野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月策定）の実施状況

平成 21 年 3 月に策定された日野市地域公共交通総合連携計画（以降、「前計画」とします）では、基本方針の実現及び目標の達成に向け、以下の事業が計画されていました。

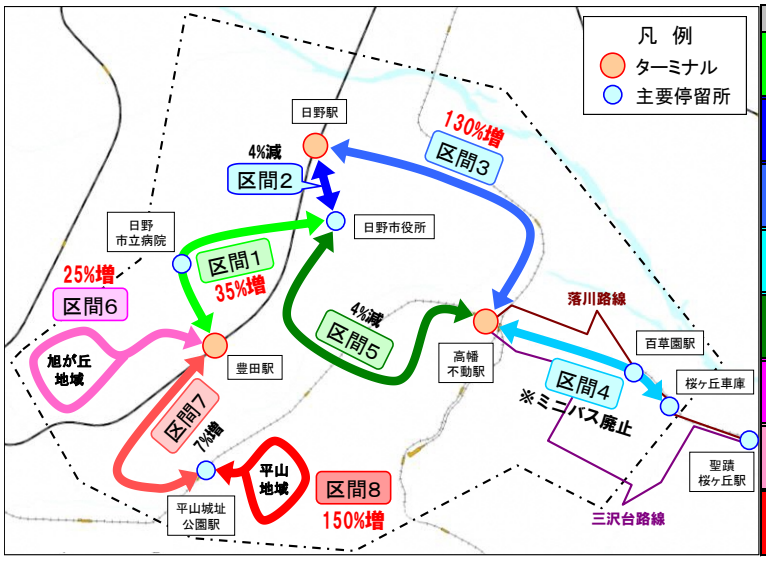


計画期間は５年間（平成 21 年度～平成 25 年度）です。

計画期間中の各事業の実施状況及び現時点の課題は以下のとおりです。

事業名			実施状況	現時点の課題
①地域連携に必要な新規路線の導入			高幡不動駅と豊田駅南口間を結ぶ川辺堀之内路線を平成 21 年 5 月 17 日より運行開始。	拠点間利用を中心に利用が増加。増便したが乗車率が高い便が存在し、車両の大型化等による対応が課題となっている。
②路線再編	路線再編	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た。平成 22 年 10 月 16 日より実施。	運行本数の増加が評価された一方、一部の路線では市立病院への直通便がなくなったことから、復活要望があり、対応が課題となっている。
		路線再編のＰＲ	「広報ひの」及び web ページへの掲載、地域懇談会での概要説明、バス車内への掲示、バス乗務員による案内、チラシの各戸配布	継続的な実施が必要。
	乗り継ぎ抵抗軽減策の実証実験	乗り継ぎターミナル整備	豊田駅北口での乗り継ぎ抵抗軽減のため、ミニバス停留所を増設し、一箇所に集約した。また、待ち時間の負担軽減のために上屋、ベンチ等を整備。	バリアフリーに配慮した対応が課題となっている。
		乗り継ぎ割引	当初は、１乗車目の降車時に乗り継ぎ券を乗り継ぎ利用者に渡し、２乗車目に通し運賃の差額を精算する方式（ちぎり券方式）にて実施。後に 1 乗車目の降車時に通し運賃を支払うと同時に乗り継ぎ券を受け取り、２乗車目の降車時に乗り継ぎ券を乗務員へ渡す方式に変更した。	継続的な実施が必要。
		乗り継ぎ情報提供	ミニバス路線図、日野市 web ページに情報を掲載	継続的な実施が必要。
		誤乗車防止策の実施	路線にアルファベットの略称を付け、車両の方向幕・側板に表示。また、バス停を路線毎に色分けし、行き先を分かりやすく表示した。	継続的な実施が必要。ただし、ピクトグラムの表示は技術的な課題がある。
③丘陵地ワゴンタクシーの見直し及び実証実験			明星ルートについては運行時刻の等間隔化、車両の大型化によるバックアップ対応の減少（信頼性の向上）を実現。 平山ルートについては予約型への移行も検討したが、初期投資及び維持管理費の増加に見合う効果が期待できず、現状維持が適切と判断し、大幅な見直しは行われていない。	実証運行を通じてデマンド型を含めた交通システムの具体的な検討を行う計画であったが、実施に至らず、平山ルートの見直しと共に対応が課題となっている。

■ミニバス再編前後の区間別利用者数の変化



区間名	項目	再編前	再編後	増減率
区間1	便数(便)	51	72	141%
	利用者数(人)	583	787	135%
	便平均利用者数(人/便)	11.4	10.9	96%
区間2	便数	45	35	78%
	利用者数	306	295	96%
	便平均利用者数(人/便)	6.8	8.4	124%
区間3	便数	17	35	206%
	利用者数	144	331	230%
	便平均利用者数(人/便)	8.5	9.5	112%
区間4	便数	16	―	―
	利用者数	25	―	―
	便平均利用者数(人/便)	1.6	―	―
区間5	便数	37	37	100%
	利用者数	797	752	94%
	便平均利用者数(人/便)	21.5	20.3	94%
区間6	便数	9	12	133%
	利用者数	183	228	125%
	便平均利用者数(人/便)	20.3	19.0	93%
区間7	便数	23	12	52%
	利用者数	252	269	107%
	便平均利用者数(人/便)	11.0	22.4	205%
区間8	便数	7	12	171%
	利用者数	32	80	250%
	便平均利用者数(人/便)	4.6	6.7	146%

■誤乗車防止策

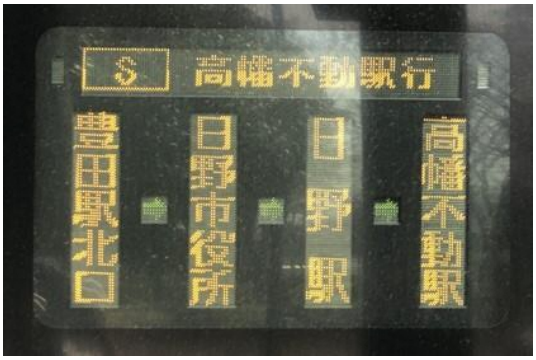
①路線の略称

	路線名	ローマ字	略称	路線カラー
1	市内路線	shinai	S	水色
2	三沢台路線	misawadai	W	紫
3	南平路線	minamidaira	D	黄緑
4	旭が丘循環路線	asahigaoka	A	ピンク
5	落川路線	otikawa	O	茶
6	平山循環路線	hirayama	H	赤
7	川辺堀之内路線	kawabehorinouti	K	オレンジ

②方向幕

正　面

側　面

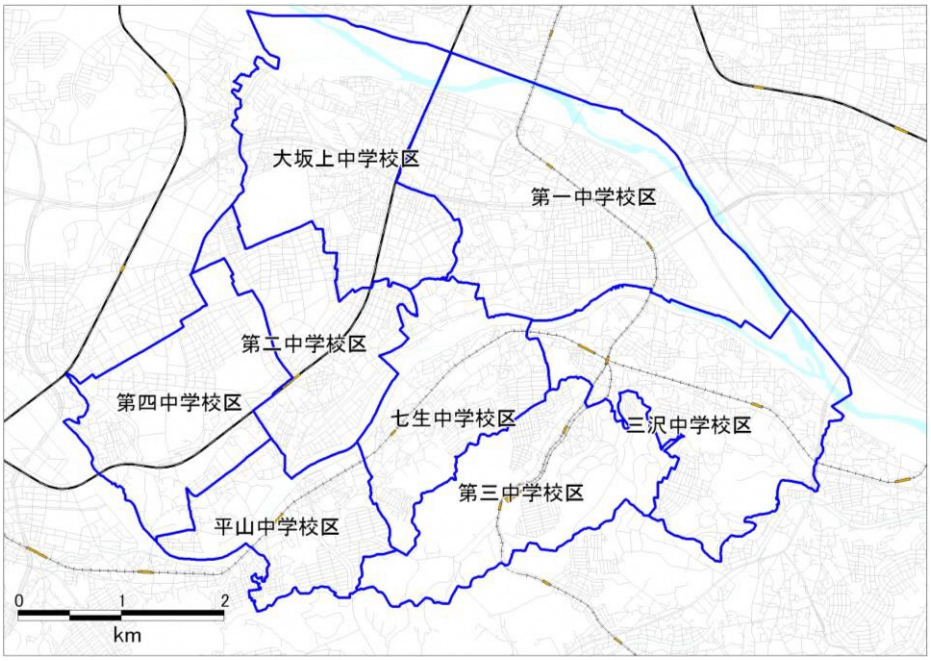


（ピクトグラムの表示が課題）

4．地域のニーズ・利用実態の把握

4．1 市民アンケート調査

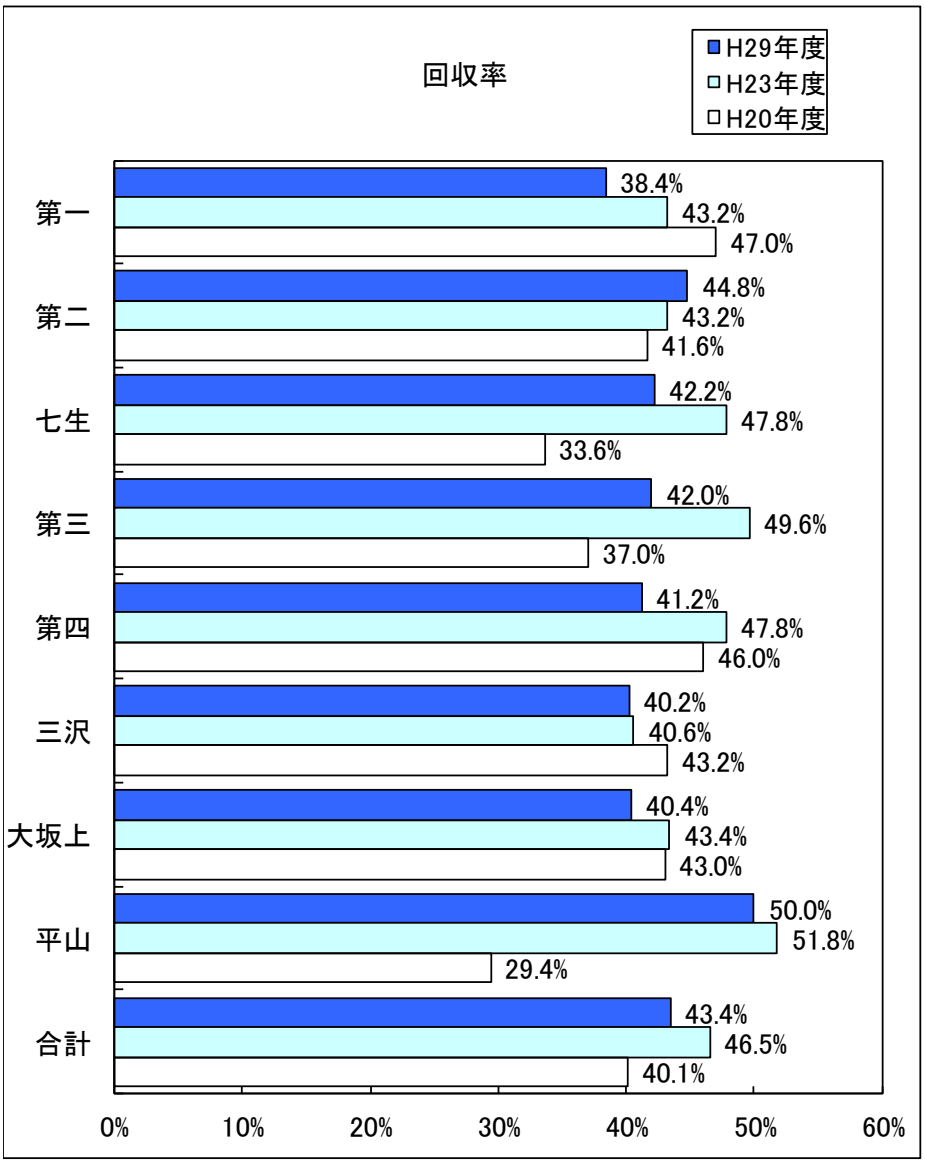
4．1．1 調査概要

<table>
<tr><td>調査対象</td><td>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ました。ただし、同一世帯から複数抽出しないよう配慮しています。
 

地域区分図</td></tr>
<tr><td>調査方法</td><td>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%）</td></tr>
<tr><td>調査期間</td><td>平成 30 年 1 月 27 日（土）～2 月 5 日（月）</td></tr>
<tr><td>調査内容</td><td>○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・丘陵地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）</td></tr>
</table>

■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%

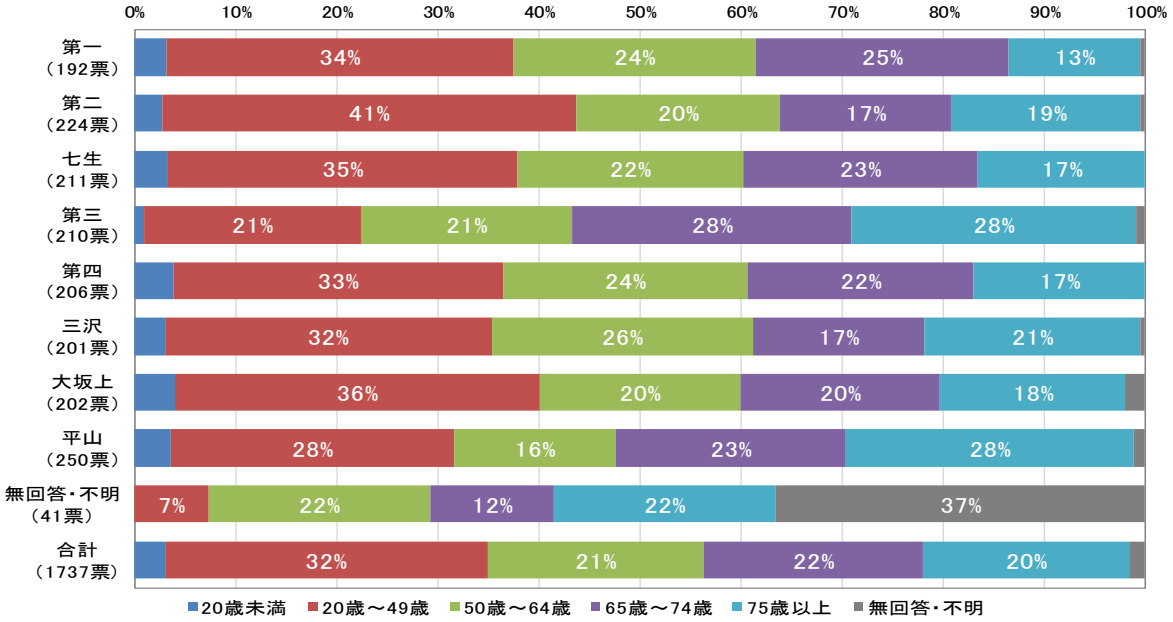


4．1．2 集計結果

（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

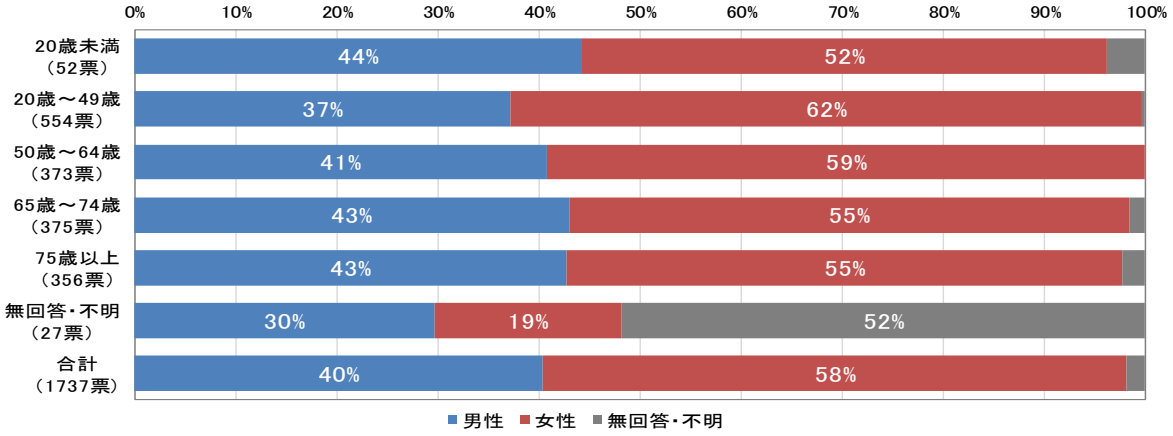
- 65 歳以上の回答者の割合は全体では 42%であり、20 歳～49 歳が 32%、50 歳～64歳が 21%を占めています。一方、20 歳未満の回答者の割合は全体の 3%と少なくなっています。
- 全体と比較して、第三中学校区や平山中学校区で高齢者の割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

2） 性別

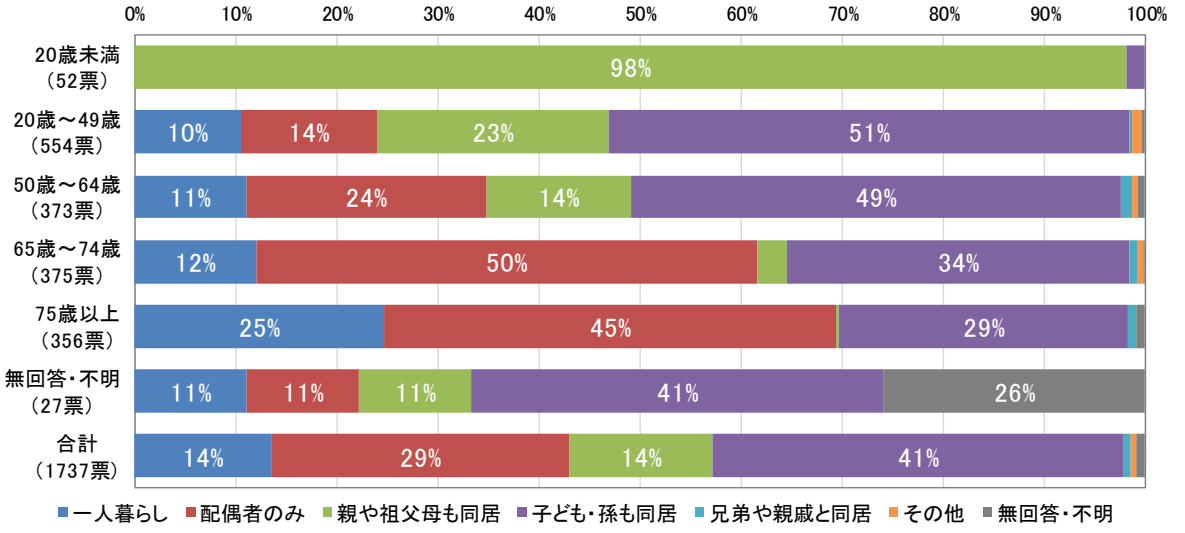
- 女性の回答者の割合が高く、全体では 58%を占めています。
- 年齢層別では 20 歳～49 歳の回答者のうち、女性が 62%を占めており、他の年齢層と比較して女性の割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

３） 世帯構成

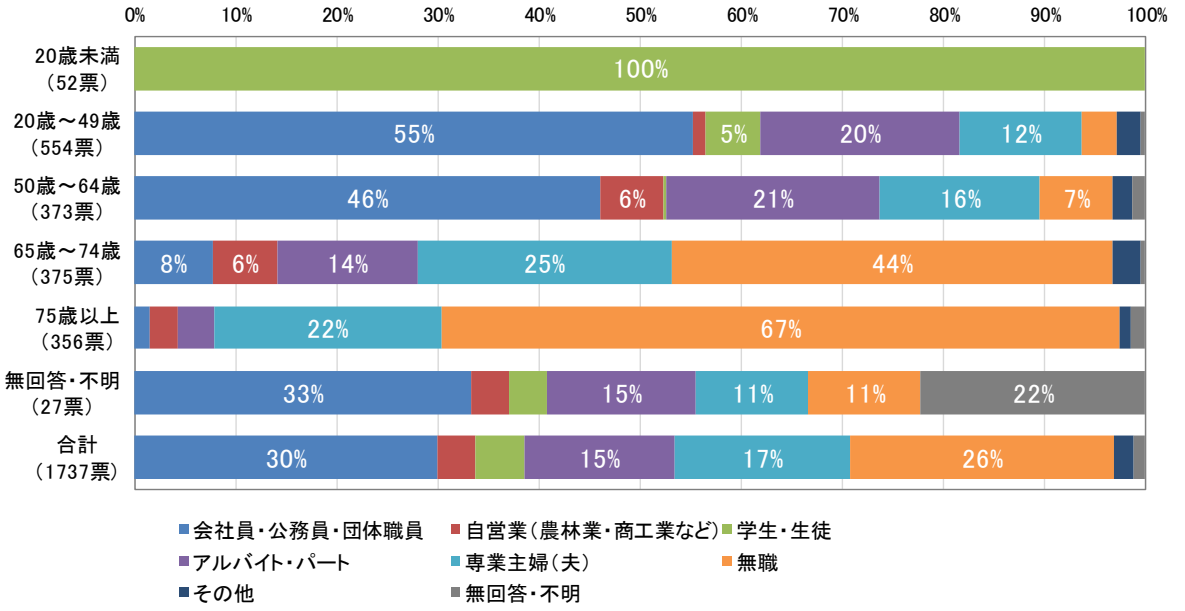
- 65 歳～74 歳、75 歳以上の回答者では、同居人が配偶者のみの割合が最も高く、75 歳以上の回答者になると、さらに一人暮らしの割合が高くなっています。
- 20 歳～４９歳、50 歳～64 歳の回答者では、子ども・孫も同居している割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

４） 職業

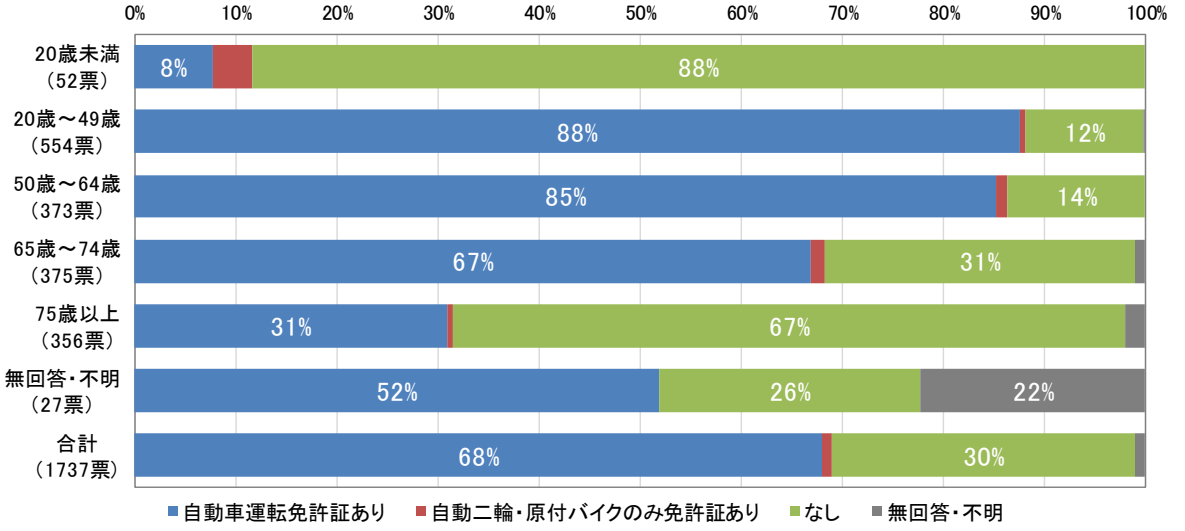
- 全体では、会社員・公務員・団体職員の回答者の割合が 30%を占め、無職である回答者の割合が 26%で続きます。
- 年齢層が高くなると、会社員・公務員・団体職員の回答者の割合が低くなる一方で、無職である回答者の割合が高くなります。



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

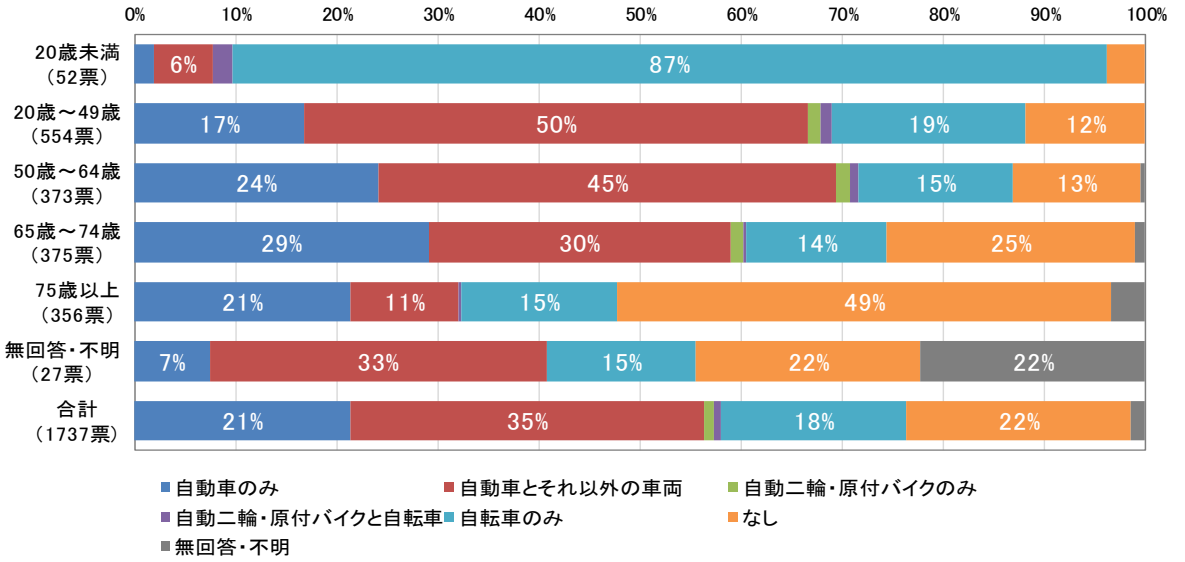
- 全体の 69%の回答者が、自動車または自動二輪・原付バイクの運転免許証を保有しており、そのうち大部分の回答者が、自動車の運転免許証を保有しています。
- さらに、20 歳～４９歳、50 歳～64 歳の回答者は、8 割以上が運転免許を保有しています。
- 年齢層が高くなると運転免許証の保有率は低くなり、75 歳以上の回答者では、半数以上の 67%が運転免許証を保有していません。



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%を占めています。
- 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%を占めています。

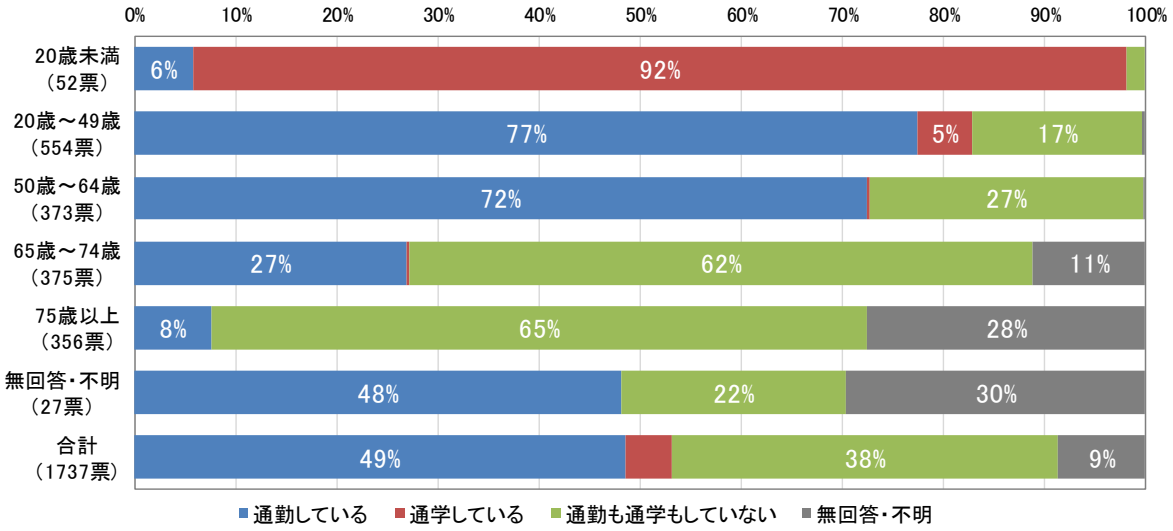


グラフ内の5%未満の値は非表示

（２）通勤・通学について

１） 通勤・通学有無（問 1）

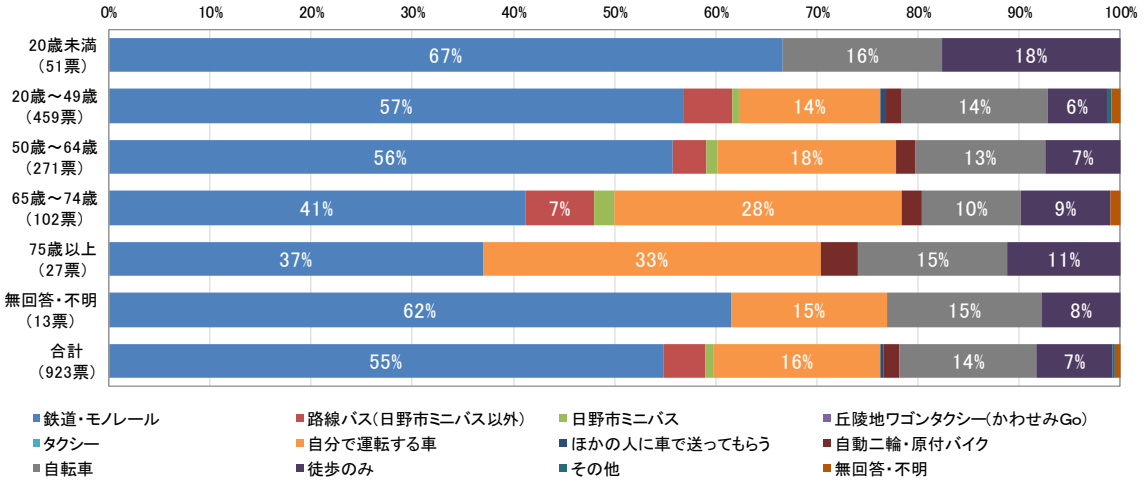
- 通勤または通学している割合は、全体で半数程度の 53%を占めています。
- 年齢層が高くなるにつれ、通勤も通学もしない割合が高くなり、65 歳以上になると 6 割以上を占めています。
- 通勤・通学先は市内が 29%、市外が 66%であり、65 歳以上は全体に比べ市内の割合が高くなっています（42%）。



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%を占めています。
- 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～74 歳では 28%を、75 歳以上になると 33%を占めています。

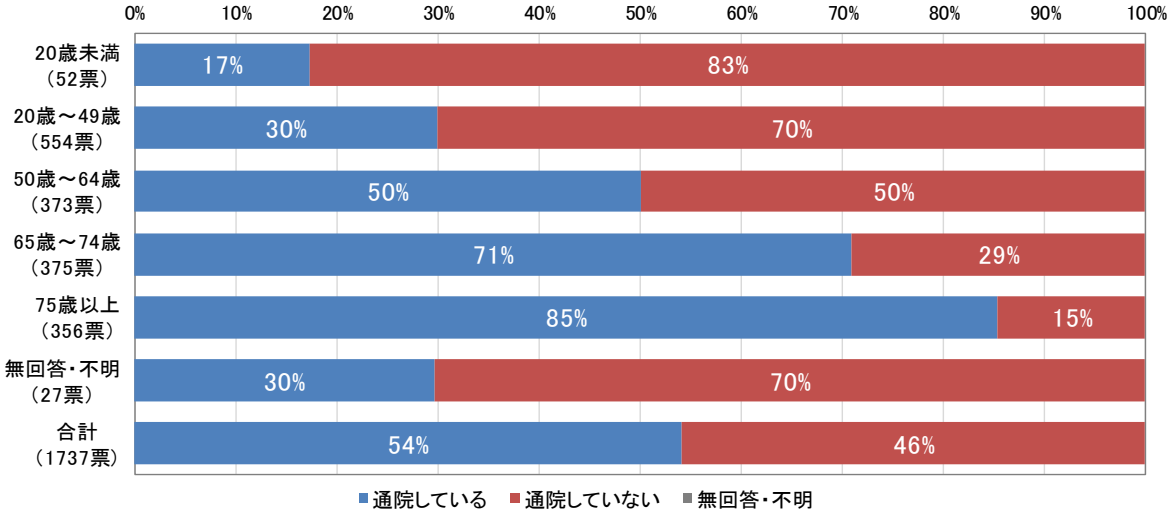


グラフ内の5%未満の値は非表示

（３）通院について

１） 通院有無

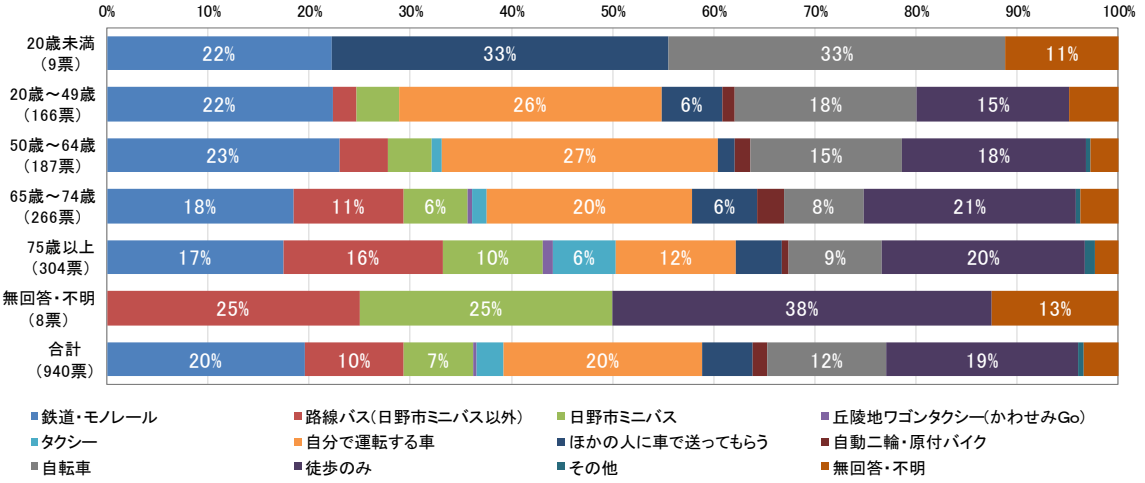
- 定期的に（月 1 回以上）通院している回答者は、全体では 54%を占めています。
- 年齢層が高いほど、定期的に通院している割合が高くなり、65 歳～74 歳で 71%、75 歳以上では 85%を占めています。
- 通院先は市内が 70%を、通院頻度は「月 1～2 回」が 72%を占めています。



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%を占めています。
- 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%になります。



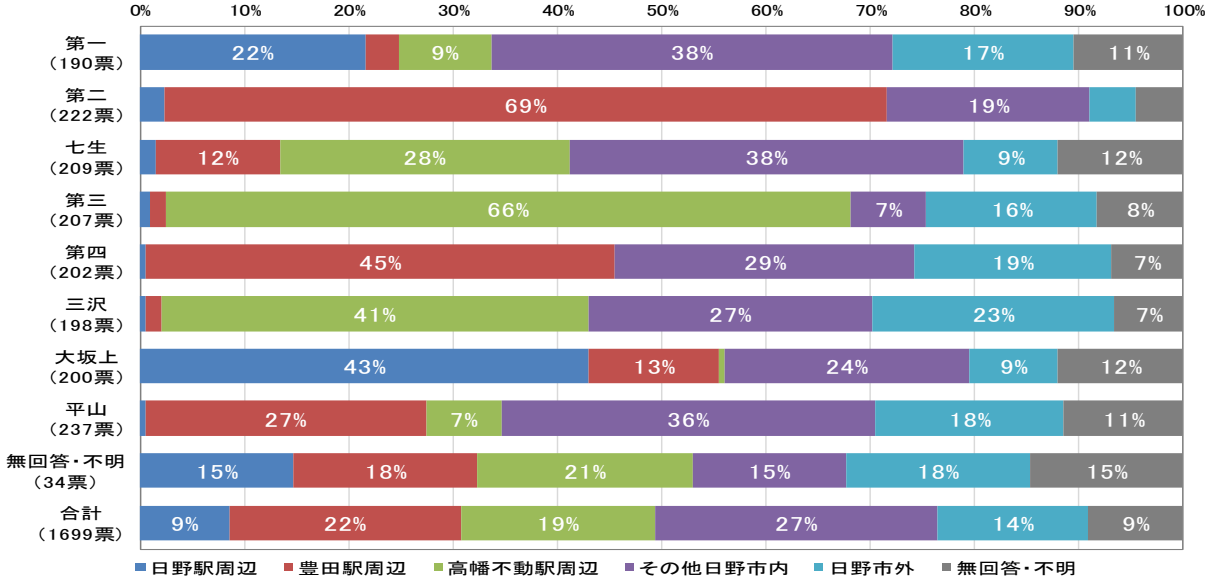
グラフ内の5%未満の値は非表示

（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

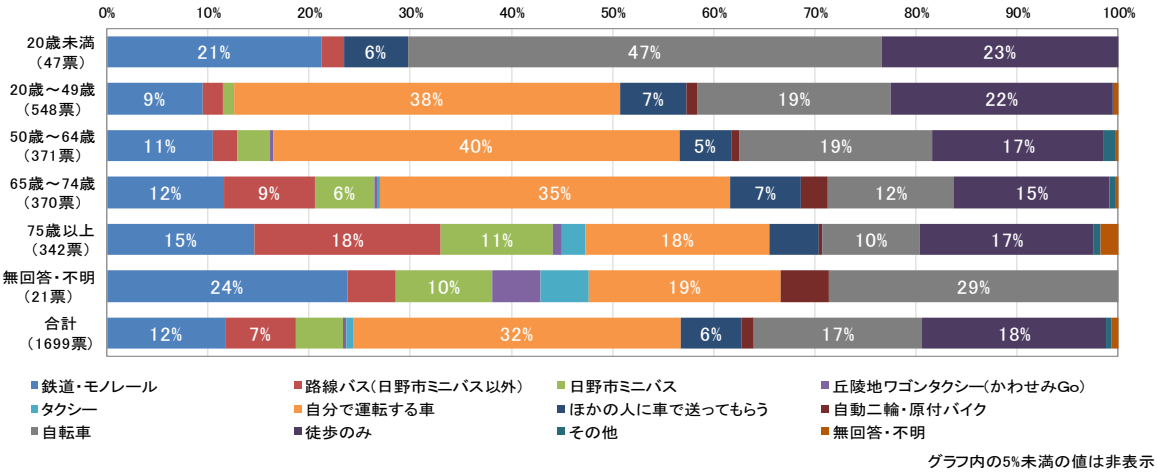
- 居住地区（中学校区）周辺を買物先としている割合が高く、第一中学校区や大坂上中学校区では日野駅周辺の割合が、第二中学校区や第四中学校区では豊田駅周辺の割合が、第三中学校区や三沢中学校区では高幡不動駅周辺の割合が高くなっており、また、七生中学校区や平山中学校区では、その他日野市内の割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

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%を占めています。
- 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%になります。

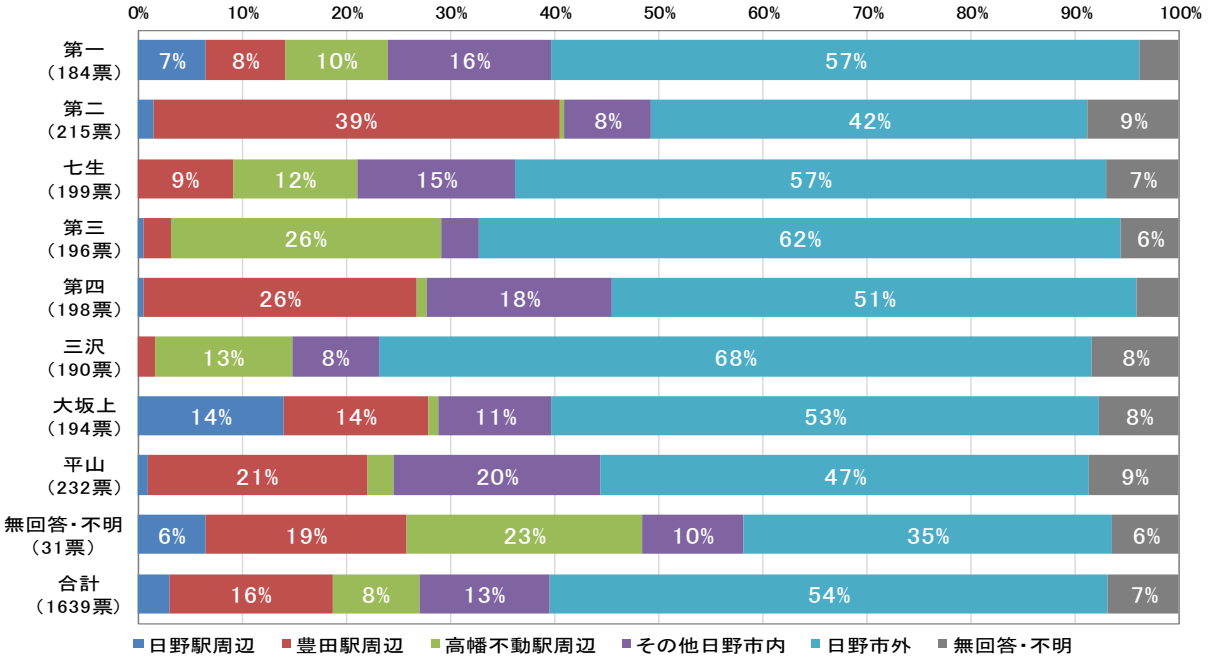


グラフ内の5%未満の値は非表示

２） 食料品・日用品以外の買物について（問 9）

① 買物先

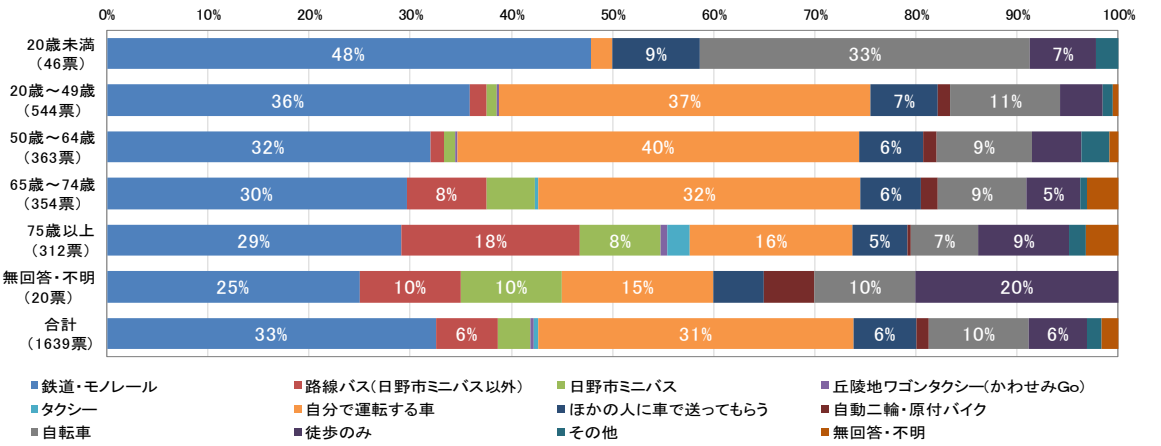
- 食料品・日用品以外の買物先としては、日野市外の割合が最も高く、全体では半数以上の 54%を占めています。
- 日野市内の特定の地域としては、豊田駅周辺の割合が最も高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

② 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%で続いています。
- 20 歳～74 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ますが、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ります。
- 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%になります。



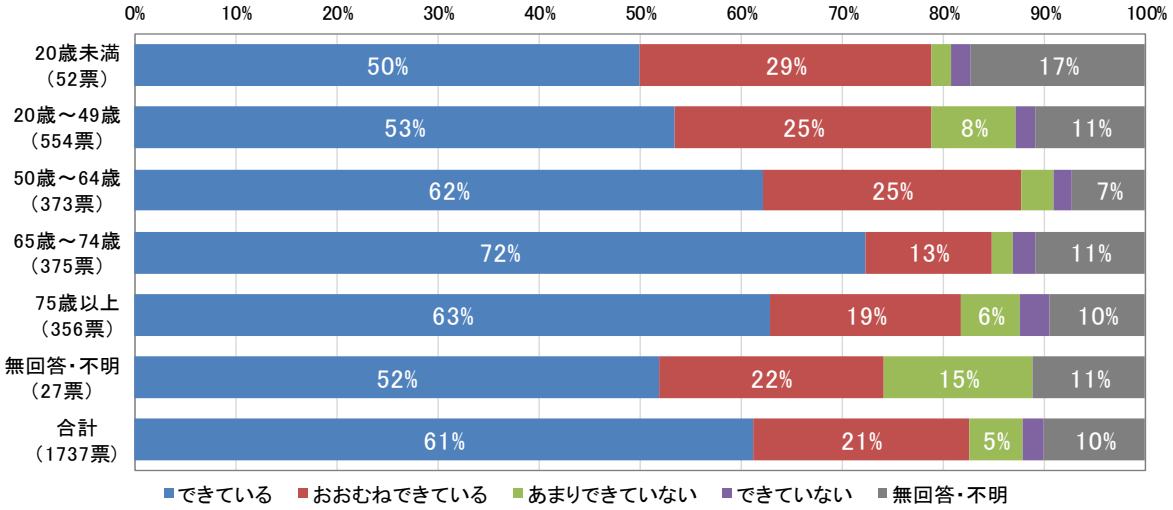
グラフ内の5%未満の値は非表示

（５）外出の満足度について

１） 通院（問 11）

① 達成度

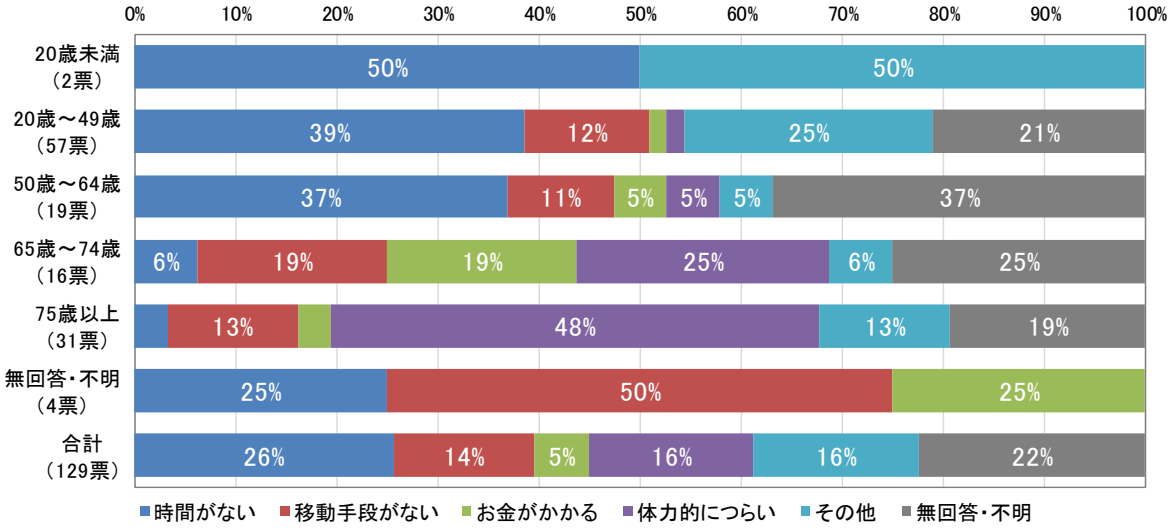
- 通院について、できている、おおむねできていると回答した割合を合わせると全体では 83%を占めており、達成度は高くなっています。



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ます。
- 一方、65 歳～74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ます。

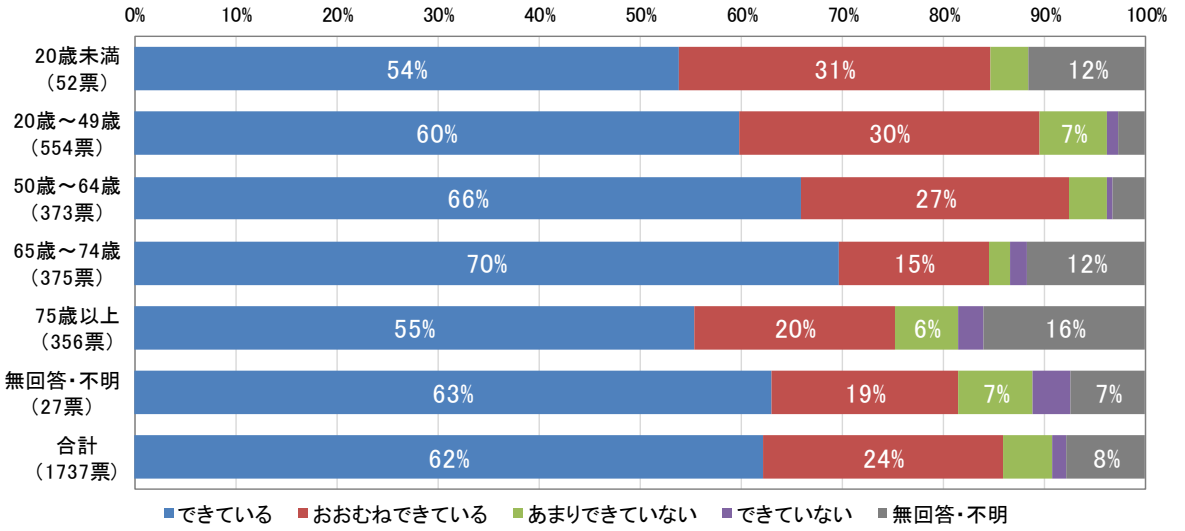


グラフ内の5%未満の値は非表示

２） 買物（問 11）

① 達成度

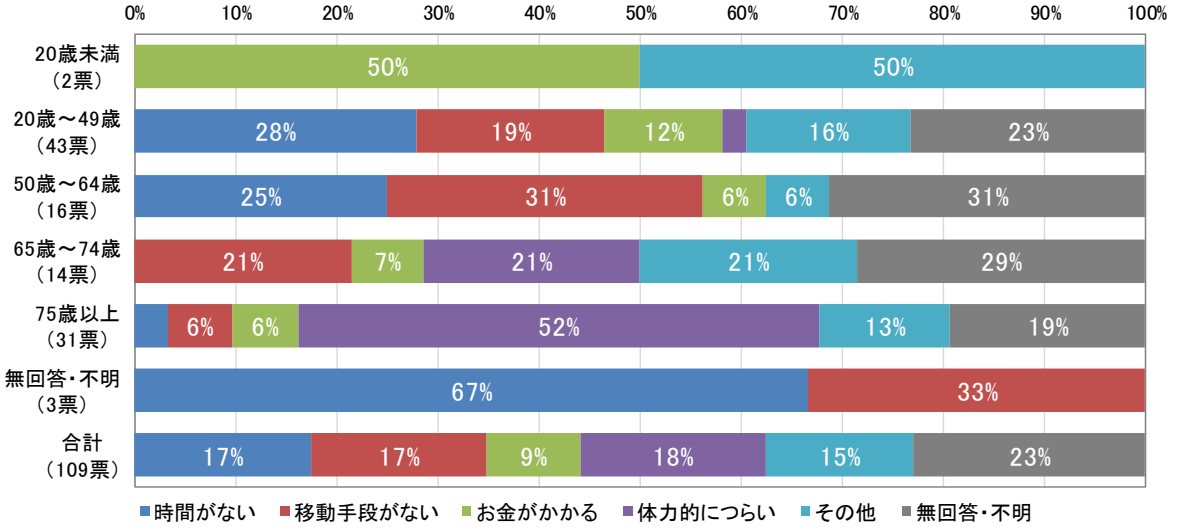
- 買物時の移動について、できている、おおむねできていると回答した割合を合わせると全体では 86%を占めており、達成度は高くなっています。
- 75 歳以上の回答者では、できていると回答した割合が 55%、おおむねできていると回答した割合が 20%と他の年齢層の回答者と比較して、達成度がやや低くなっています。



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ます。
- 65 歳～74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%を占めています。



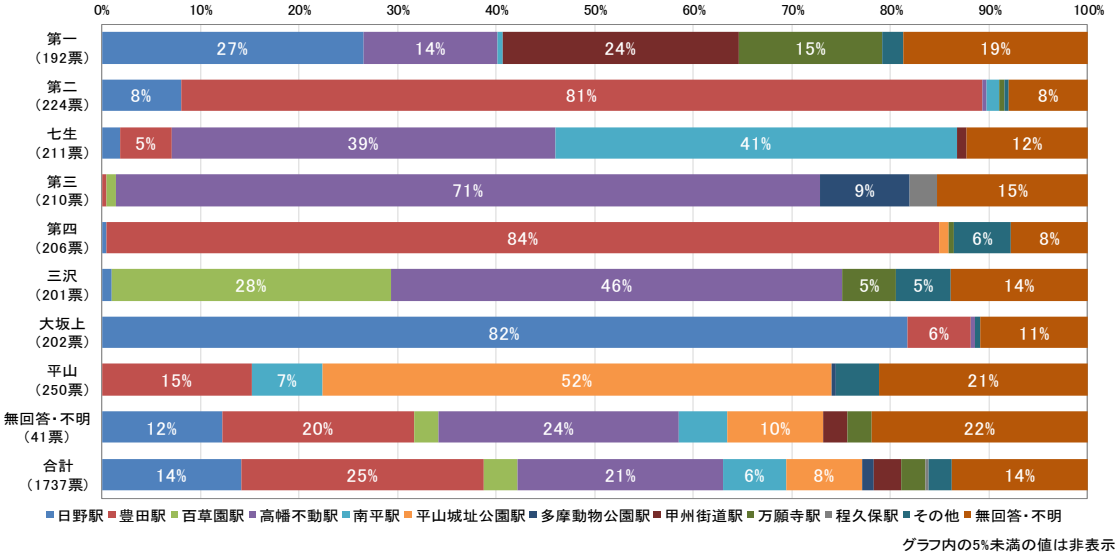
グラフ内の5%未満の値は非表示

（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

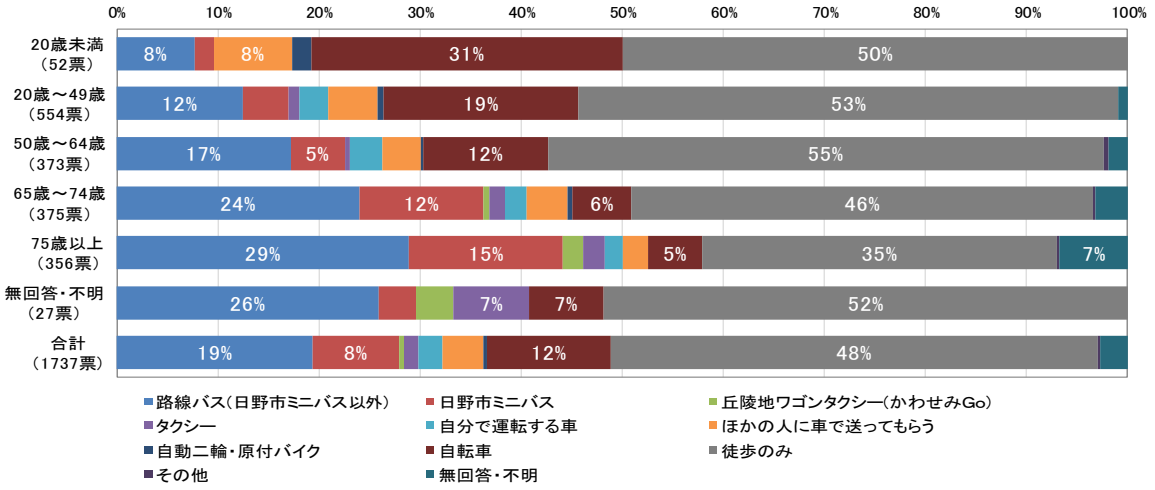
- 全体では、豊田駅の割合が最も高く、25%を占め、次いで高幡不動駅が 21%で続きます。
- 居住地区（中学校区）から最寄り駅の割合が高く、特に第二中学校区や第四中学校区では豊田駅の割合が、第三中学校区では高幡不動駅の割合が、大坂上中学校区では日野駅の割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

② 鉄道駅までの主な交通手段

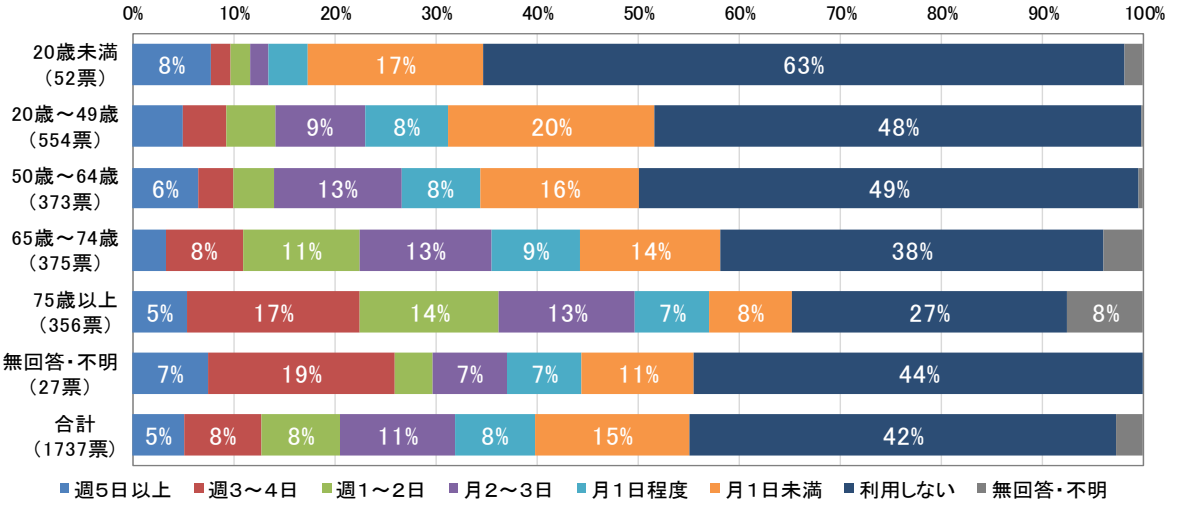
- 鉄道駅までの主な交通手段としては、徒歩の割合が高く全体では、48%を占めています。
- 各年齢層とも徒歩の割合が最も高くなっていますが、年齢層が高いほど路線バスや日野市ミニバスの利用割合が高く、年齢層が低いほど自転車の利用割合が高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

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%を占めています。
- 利用する場合でも、月に １ 日未満の割合が高くなっていますが、年齢層が高いほど、利用頻度が上がる傾向にあります。

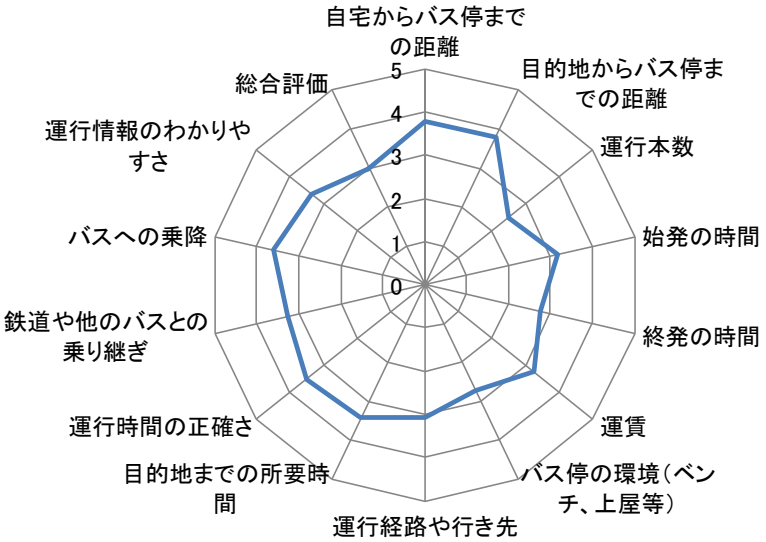


グラフ内の5%未満の値は非表示

３） 日野市内のバス交通の満足度（問 15）

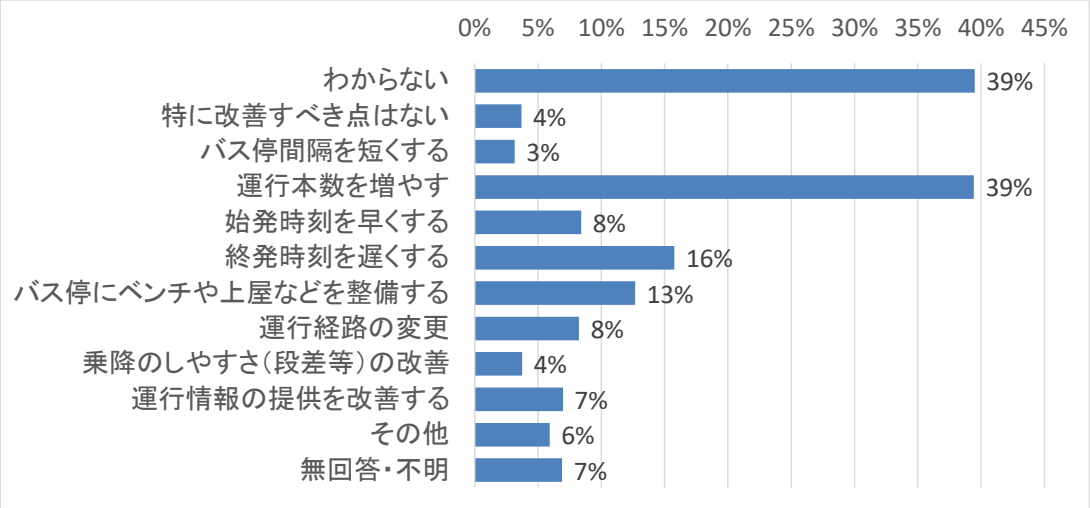
ここでは、各評価項目の回答について、「満足」を最高点の５点、「やや満足」を４点、「どちらでもない」を３点、「やや不満」を２点、「不満」を最低点の１点（平均点を３点）として指数化し、評価を行いました。

- 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）、終発時間などとなっています。
- 総合評価の評価値は 2.98 点であり、平均点（３点）をやや下回っています。



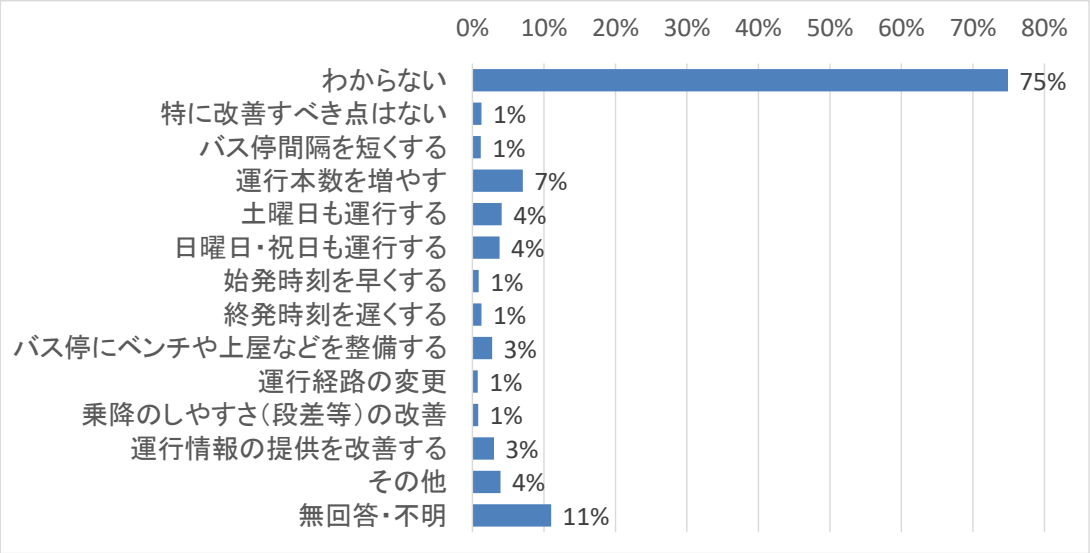
４） 日野市ミニバスの改善点（問 16）

- 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%となっています。
- 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ます。



５） 丘陵地ワゴンタクシー（かわせみＧｏ）の改善点（問 17）

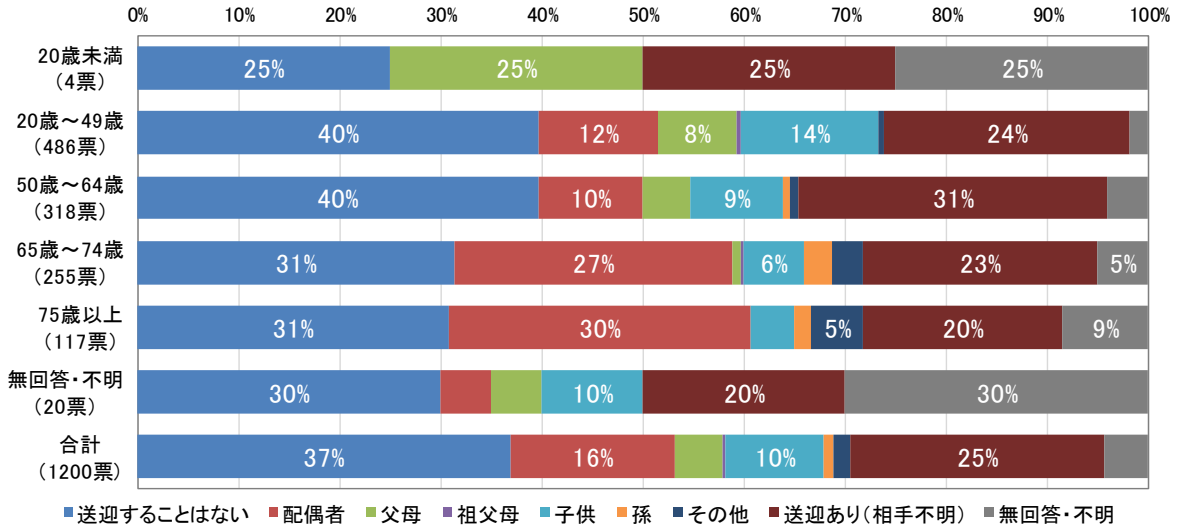
- 改善点として運行本数の増加を挙げた回答者の割合が最も高く 7%となっています。



（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）

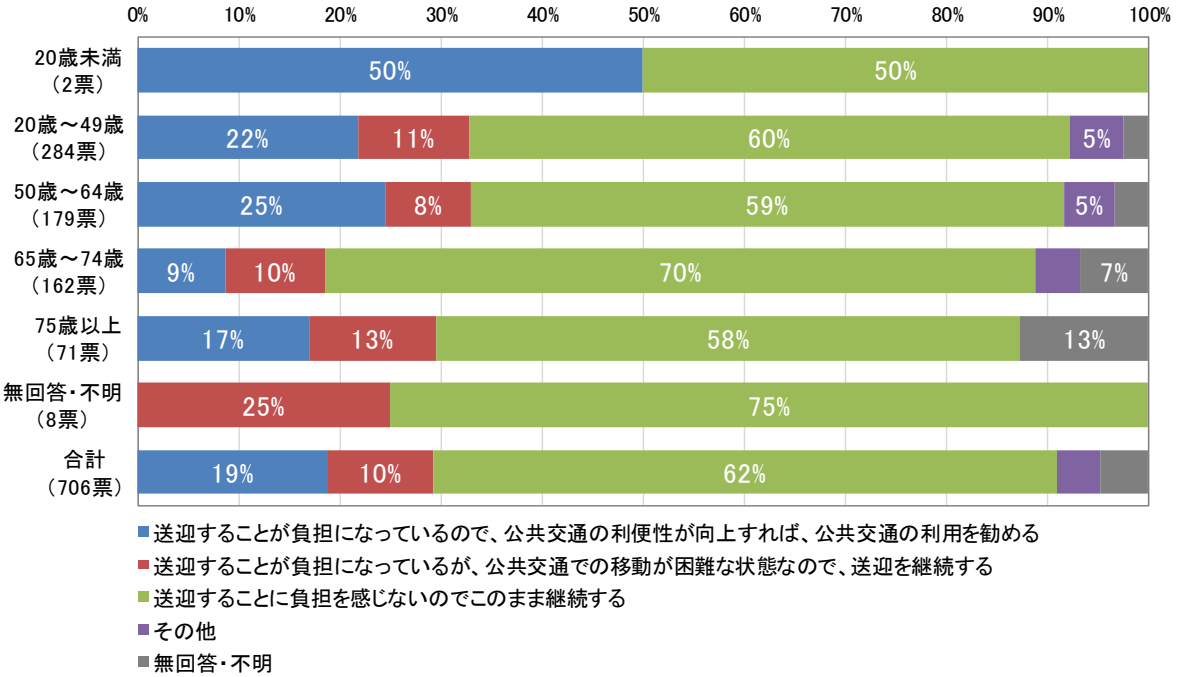
- 自動車の運転免許を保有している回答者うち、半数以上の 59%は送迎をしています。
- 送迎をする家族（相手）が明確な回答者のなかでは、配偶者の割合が最も高くなっており、全体では 16%を占めています。



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）

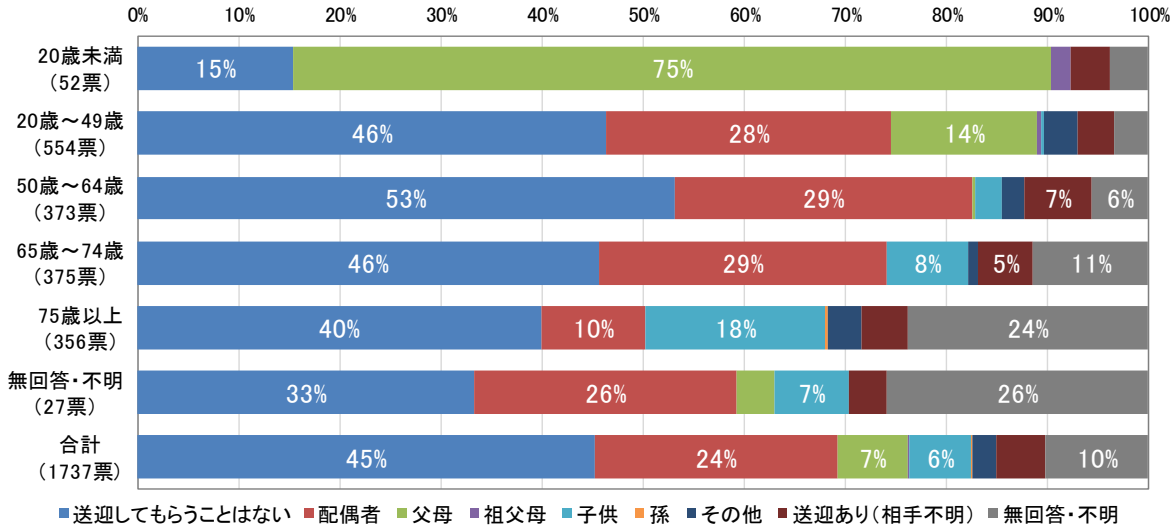
- 送迎することについては、負担を感じないのでこのまま継続すると回答した割合が最も高く、全体では 62%を占めています。



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）

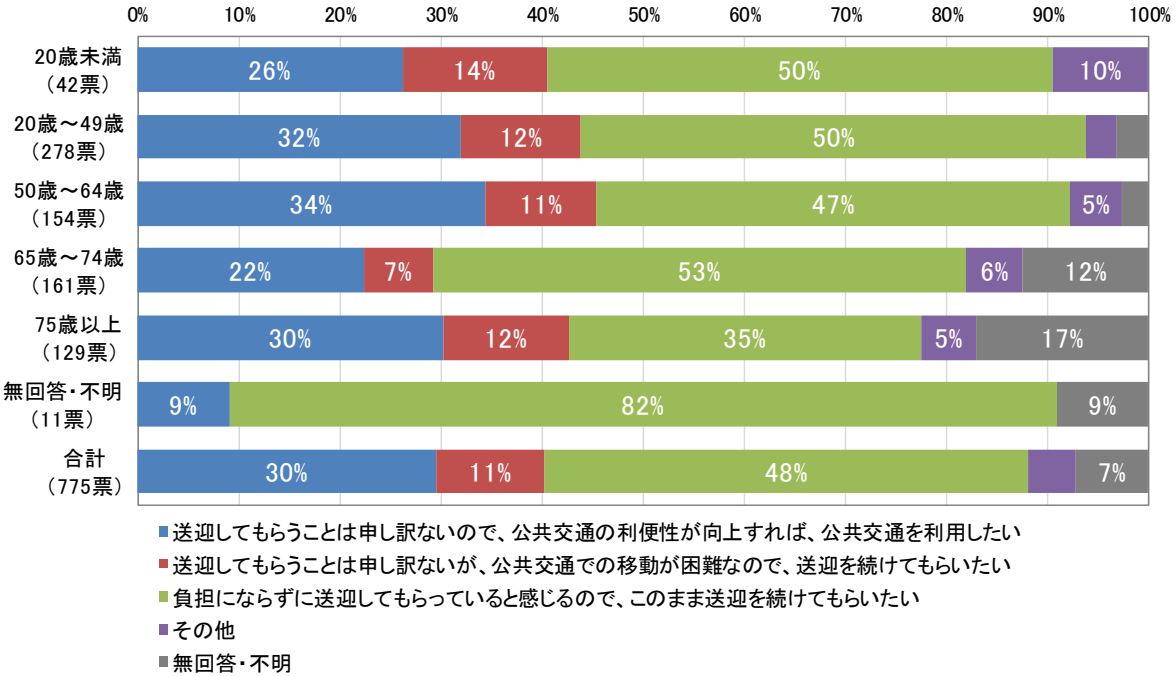
- 回答者のうち、半数程度の 45%は送迎されています。
- 送迎してもらう家族（相手）としては、配偶者の割合が最も高くなっており、全体では 24%を占めています。



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%を占めています。

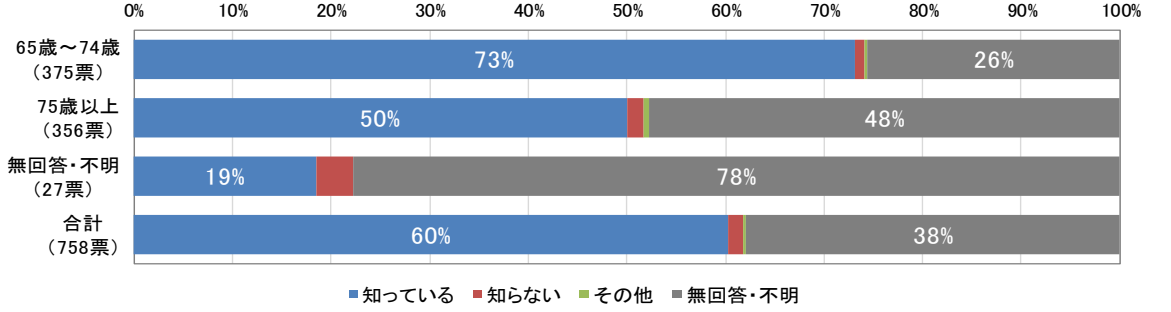


グラフ内の5%未満の値は非表示

（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）

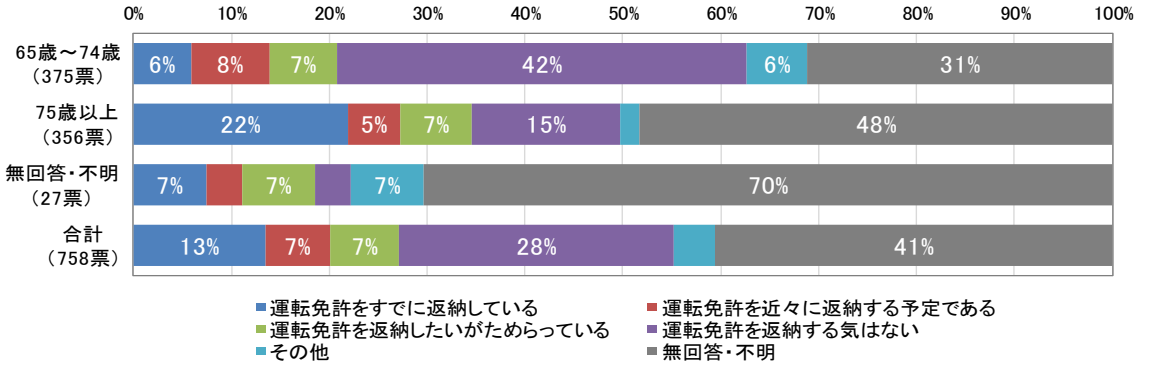
- 無回答・不明を除けば、大部分の回答者が 運転免許返納制度を認識しています。



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）

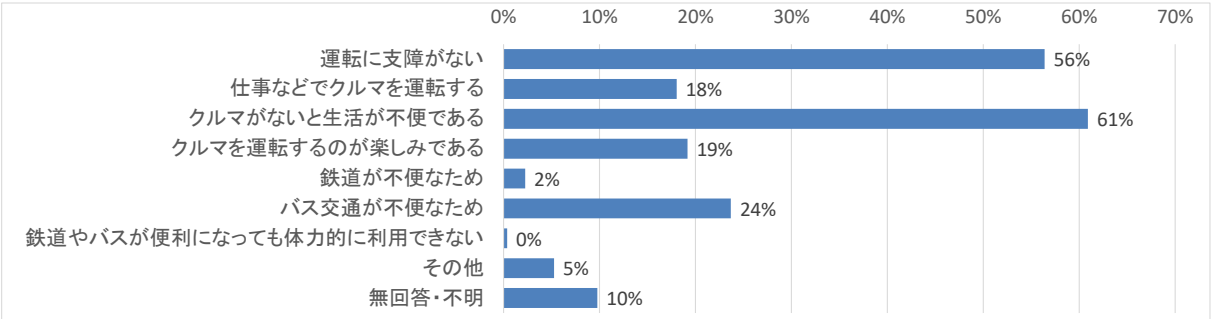
- 既に返納している、及び近々に返納する予定であると回答した割合を合わせると 20%となりました。一方で、返納する気はないと回答した割合は 28%を占めています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

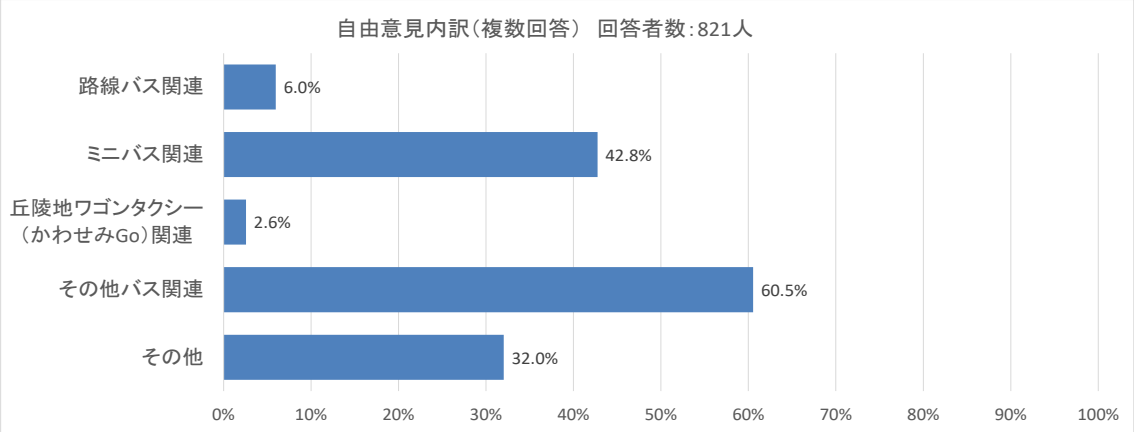
３） 運転免許を返納しない理由（問 29）

- 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%で続きます。



（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ます。
- 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%を占めます。次いで「ミニバス関連」が 43%を占めます。
- 全体的に「運行本数」「ルート」に関する意見が多くなっています。



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%

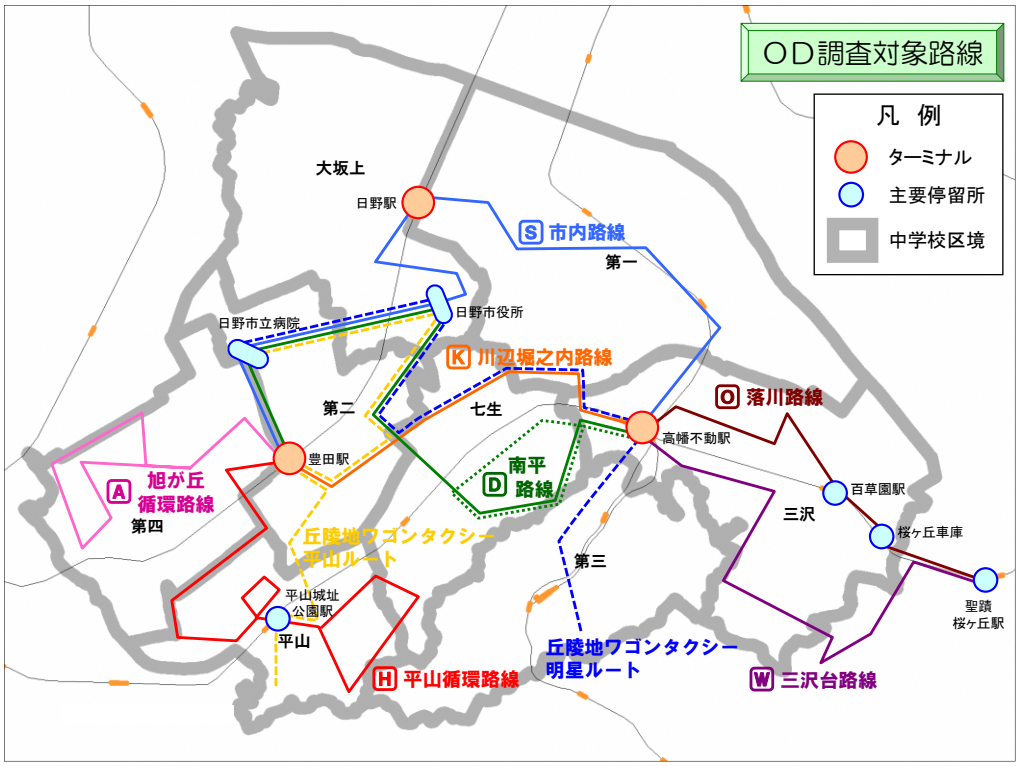
丘陵地ワゴンタクシー（かわせみGo）関連	回答数	割合
バスルートについて	5	24%
バス運行日について	4	19%
運賃について	3	14%
バス利用案内について	3	14%
バス運行本数について	2	10%
バス車両について	1	5%
定時性について	1	5%
始発時間について	1	5%
終発時間について	1	5%
合計	21	100%

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・市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%
まちの環境について	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%

４．２　ＯＤ調査

４．２．１　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 
調査方法	○バス車内に調査員を配置します。 ○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○を付けます。 ○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」を記入します。（※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します） ○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、調査票に記入します。
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）

4．2．2 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）となっています。
- 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）の利用が多くなっています。
- 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%を占めます。
- 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ます。
- 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ます。

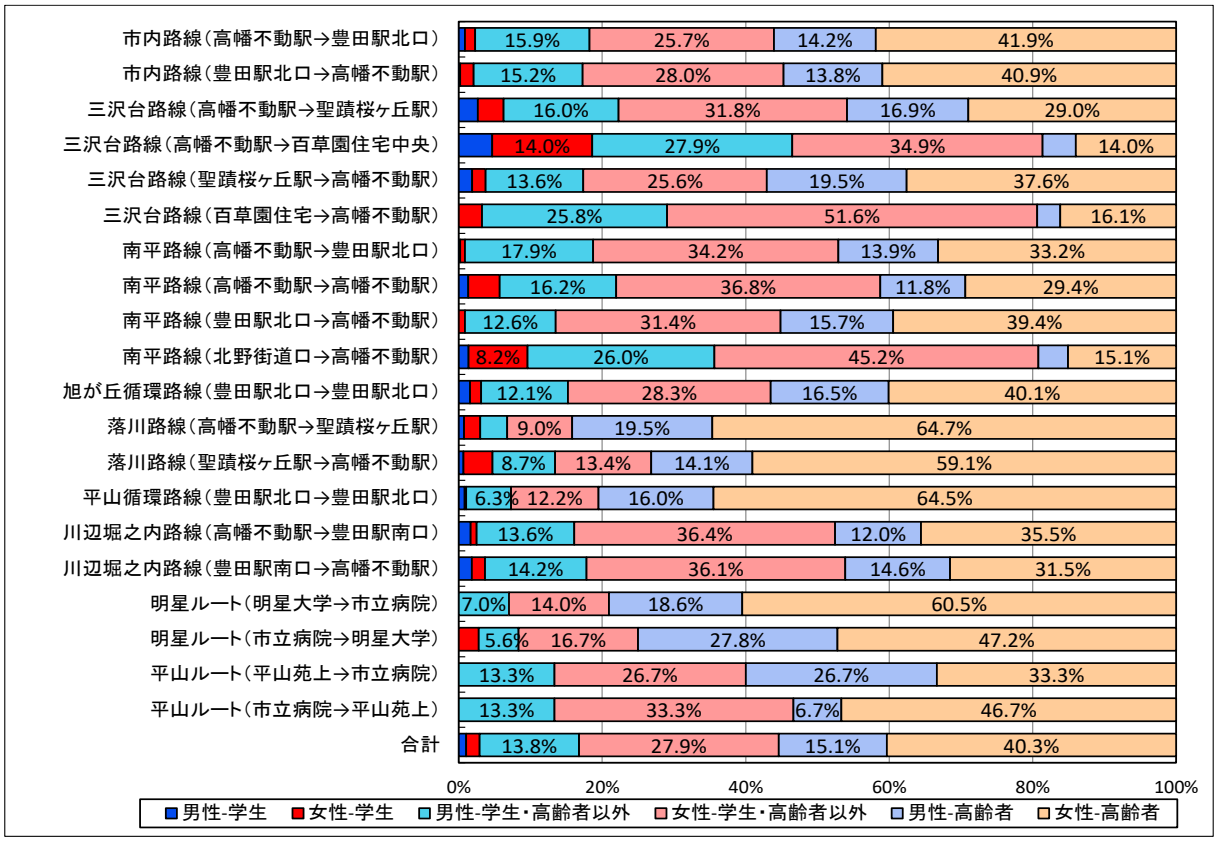
（１） 利用者数

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	豊田駅北口→豊田駅北口	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

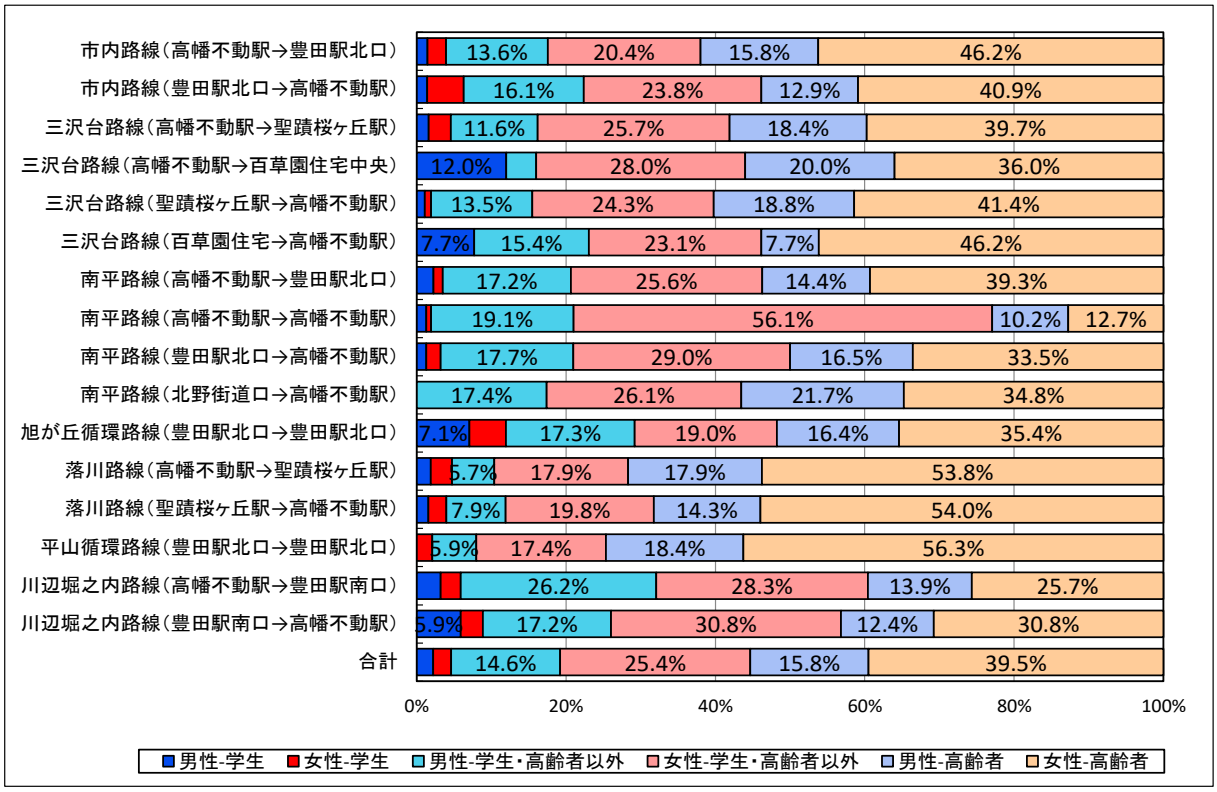
（２） 利用者の属性

４） 性別・年代

① 平日

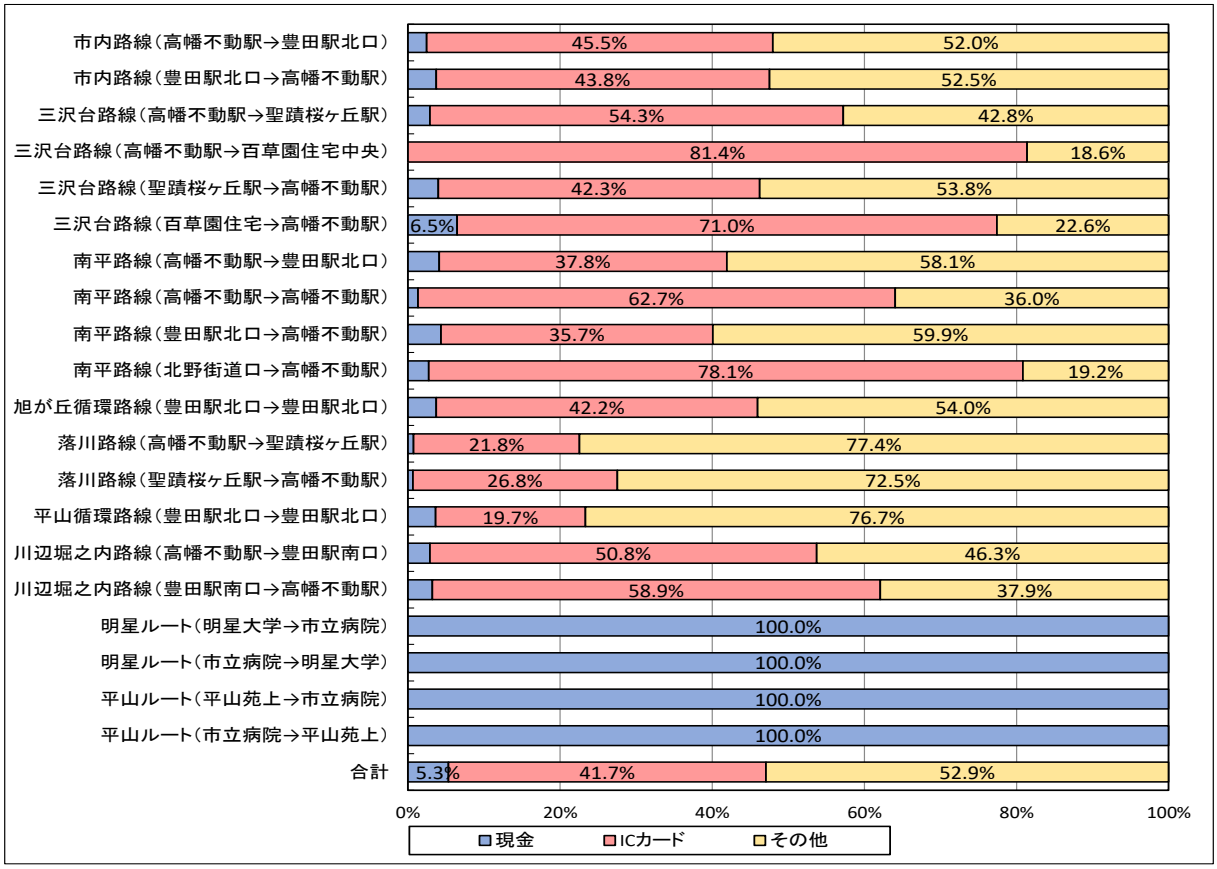


② 休日

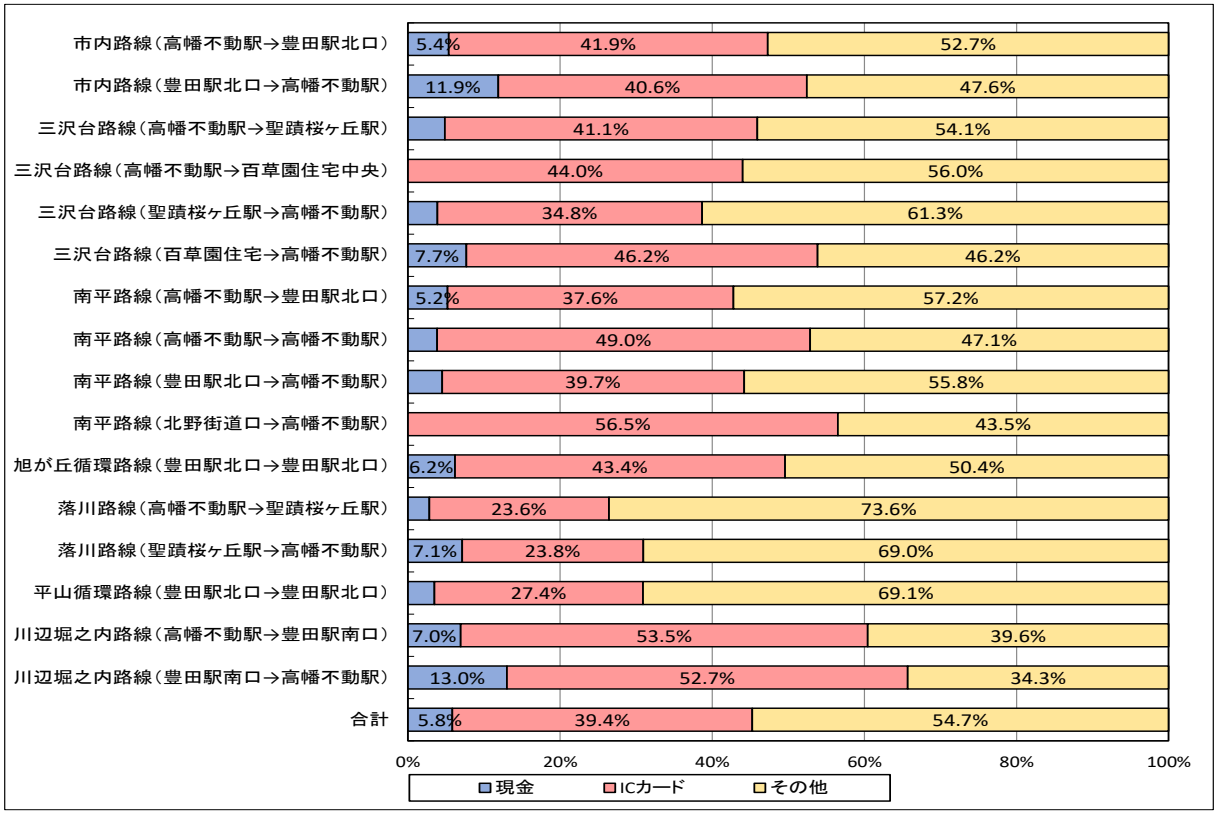


５） 運賃支払い方法

① 平日

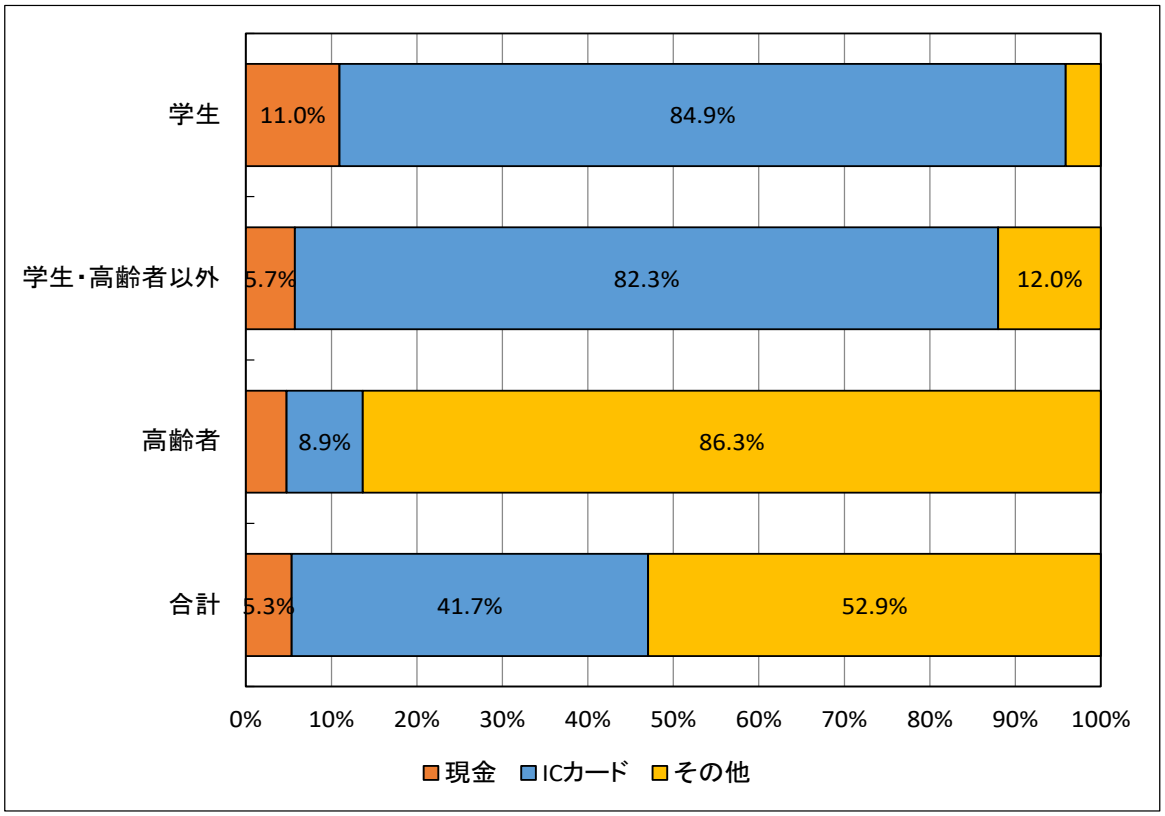


② 休日

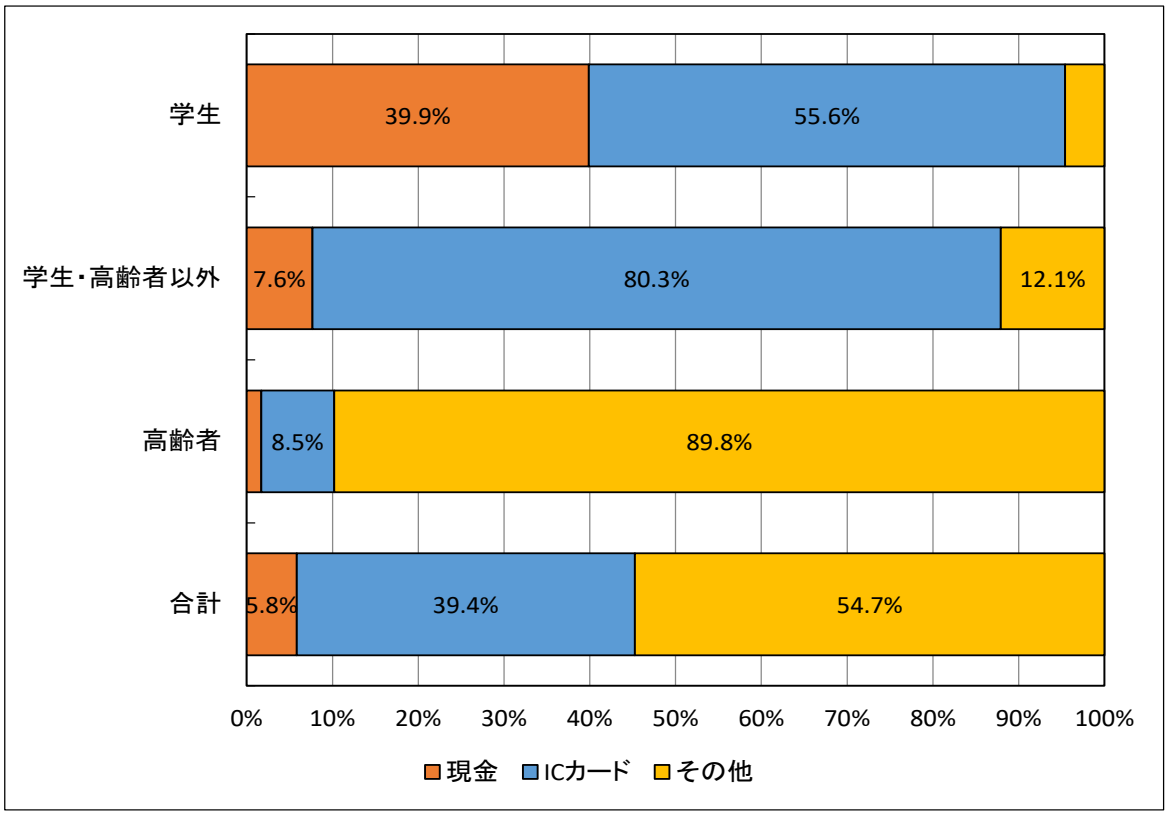


６） 年代・運賃支払い方法

① 平日



② 休日



（３） 乗車率

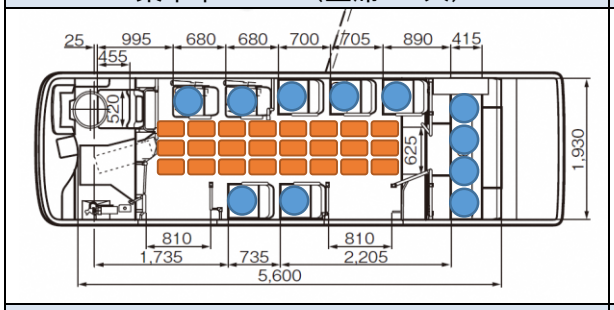
- バス車両の乗客定員を 35 人（座席 11 人、立席 24 人）とし、調査対象全路線・全便について、最大乗車人数及び乗車率（最大乗車人数÷乗客定員）を算出しました。
- 立席の乗車定員は「バス車両の立席面積を 0.14 ㎡（概ね 40 ㎝×35 ㎝四方）で除して得た整数値」であり、この値を分母に算出される乗車率は、一般的に知られる「鉄道混雑度」の同値に比べ、混雑度合いが高くなっています。

■乗車率別便数

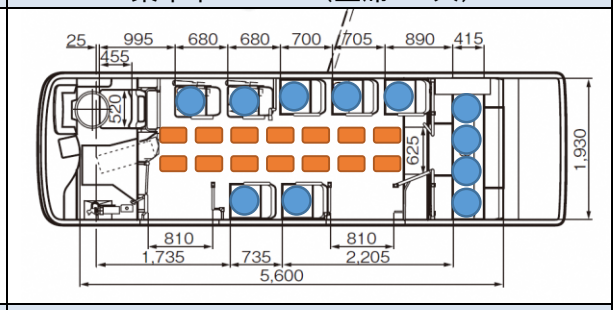
乗車率		便数			
		平日		休日	
71.4%以上	立席14人以上	11	5%	1	0%
60.0%以上71.4%未満	立席10人～13人	27	12%	11	5%
51.4%以上60.0%未満	立席7人～9人	32	14%	18	8%
40.0%以上51.4%未満	立席3人～6人	55	25%	42	19%
34.3%以上40.0%未満	立席1人～2人	33	15%	18	8%
31.4%以下	全員着席	64	29%	132	59%
合計		222	100%	222	100%

■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）

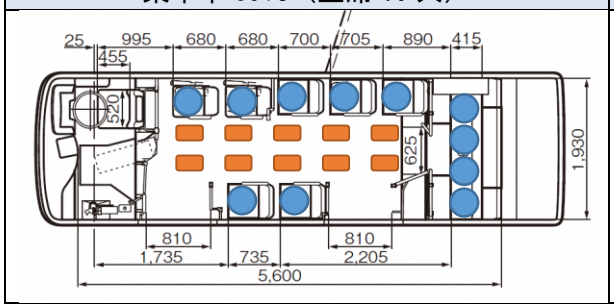
乗車率 100%（立席 24 人）



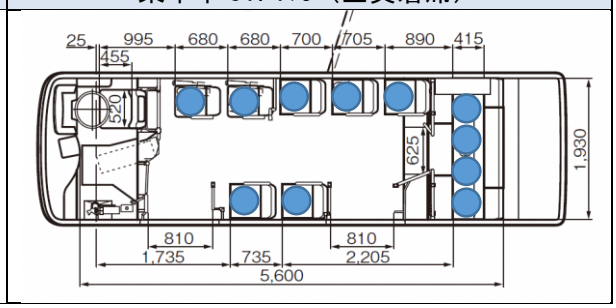
乗車率 71.4%（立席 14 人）



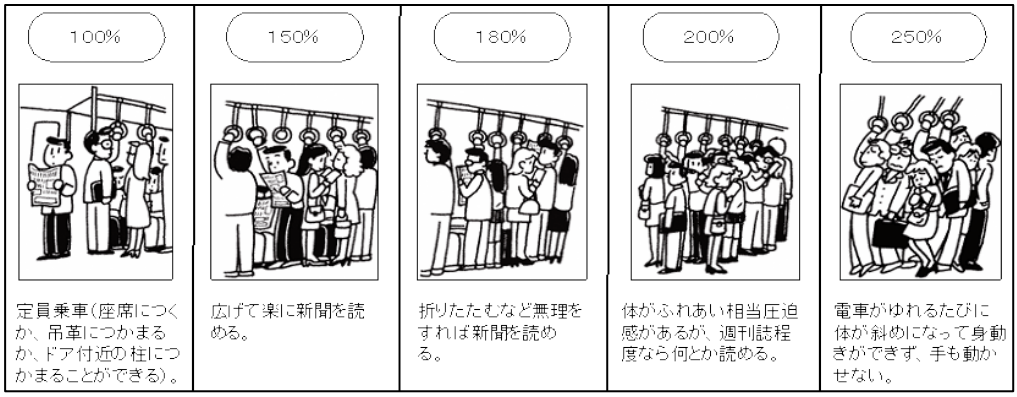
乗車率 60%（立席 10 人）



乗車率 31.4%（全員着席）



（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	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	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	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	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	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%

（１） **乗車率が高い区間**

ミニバス全路線区間より、乗車率 70%以上の区間を抽出しました。括弧内は区間数です。

路線	方向	図番号	平日		休日	
			時間帯	区間	時間帯	区間
市内路線	高幡不動駅→豊田駅北口	①	7 時台	生活保健センター～日野駅(2)	―	―
南平路線	高幡不動駅→豊田駅北口	②	7 時台	第五小学校入口～日野市立病院(2)	―	―
		③	8 時台	日野市役所～泉塚(4)	―	―
		④	15 時台	高幡不動駅～鹿島台(2)	―	―
		⑤	16 時台	高幡不動駅～鹿島台上(3)	―	―
	高幡不動駅→高幡不動駅	⑥	18 時台	高幡不動駅～鹿島台(2)	―	―
		⑦	20 時台	高幡不動駅～鹿島台(2)	―	―
平山循環路線	豊田駅北口→豊田駅北口	⑧	9 時台	平山武蔵台児童遊園～豊田駅北口(2)	―	―
		⑨	11 時台	東平山三丁目～豊田駅北口(1)	―	―
		⑩	14 時台	豊田駅北口～平山武蔵台児童遊園(2)	―	―
川辺堀之内路線	高幡不動駅→豊田駅南口	⑪	11 時台	豊田小学校入口～豊田駅南口(3)	―	―
	豊田駅南口→高幡不動駅	⑫	―	―	12 時台	日野市民プール～高幡不動駅(5)

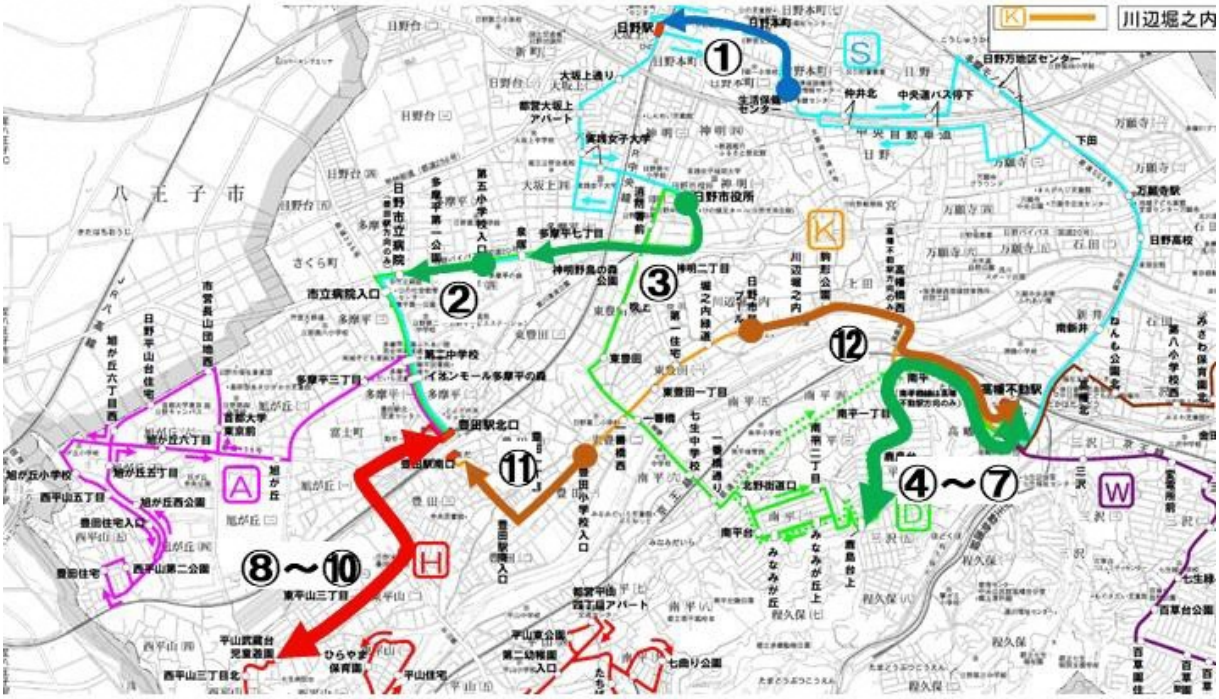


図　乗車率が 70%を超える区間

5．丘陵地ワゴンタクシー沿線アンケート調査

５．１ 調査概要

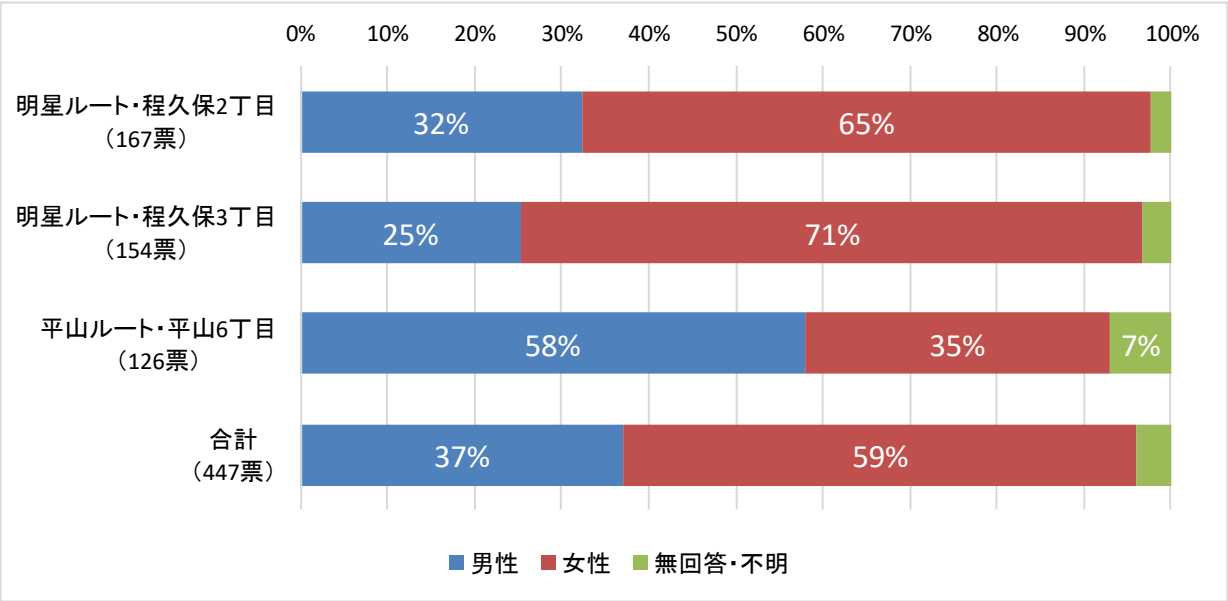
調査対象	明星ルート沿線自治会（程久保２丁目、程久保３丁目） 平山ルート沿線自治会（平山６丁目）
調査方法	自治会での配布・回収 ○配布数 明星ルート：641 票　　平山ルート：330 票 ○回収数 明星ルート：321 票（回収率 50.1%） 平山ルート：126 票（回収率 38.2%）
調査期間	平成 30 年２月 23 日（金）～3 月５日（月）
調査内容	○回答者属性（年齢、性別、居住地、世帯構成、職業、運転免許有無、自由に利用できる自動車等の有無、補助具利用有無、日頃の外出頻度） ○自分が「したい」外出の可否（できない場合その理由） ○丘陵地ワゴンタクシーについて（認知度、利用頻度、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

５．２ 調査結果

（１） 回答者属性

１） 性別

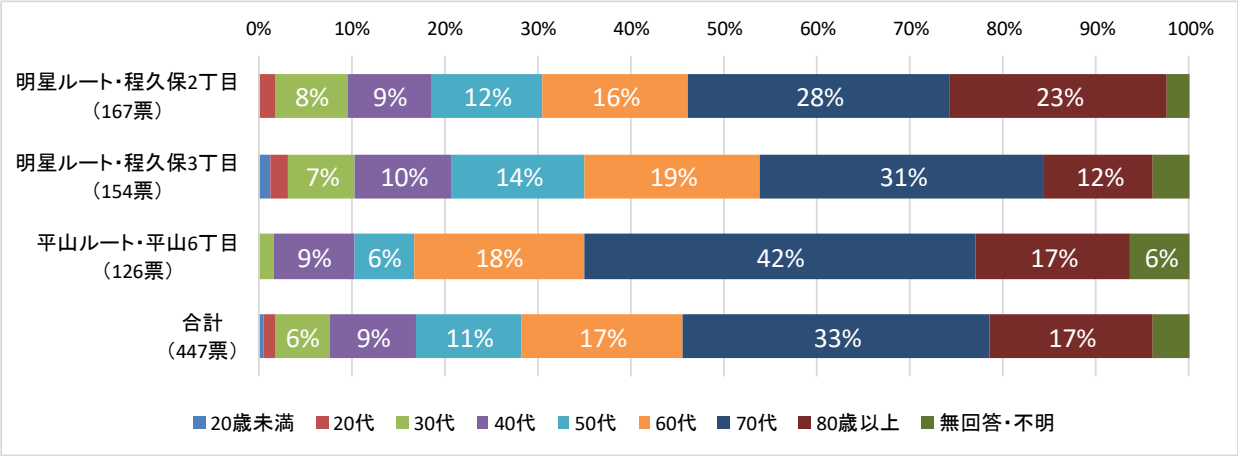
- 女性の回答者の割合が多く、全体では 59%を占めています。
- 明星ルートは女性が 7 割程度であるが、平山ルートは男性の割合が 58%と高くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

２） 年齢

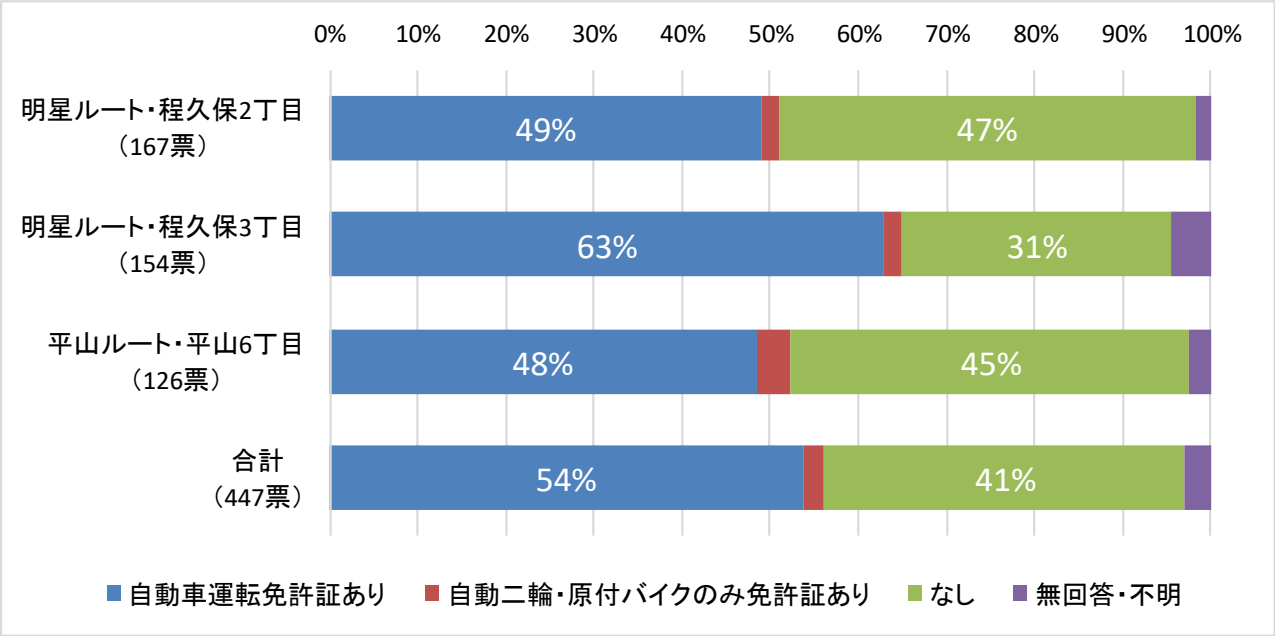
- 70 代の回答者が多く、全体で 33%を占めています。
- 70 代をピークに、年齢が上がるにつれ割合が高くなっている傾向にあります。



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ます。
- 運転免許証を保有していない回答者は全体で 41%となっています。

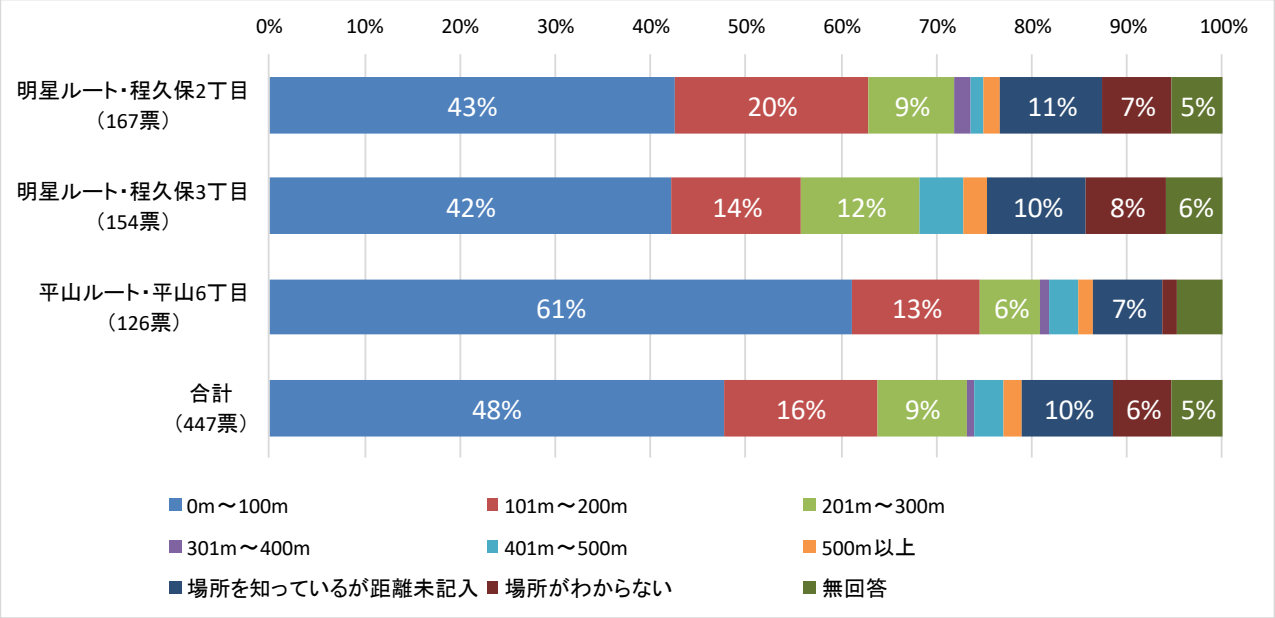


グラフ内の5%未満の値は非表示

（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

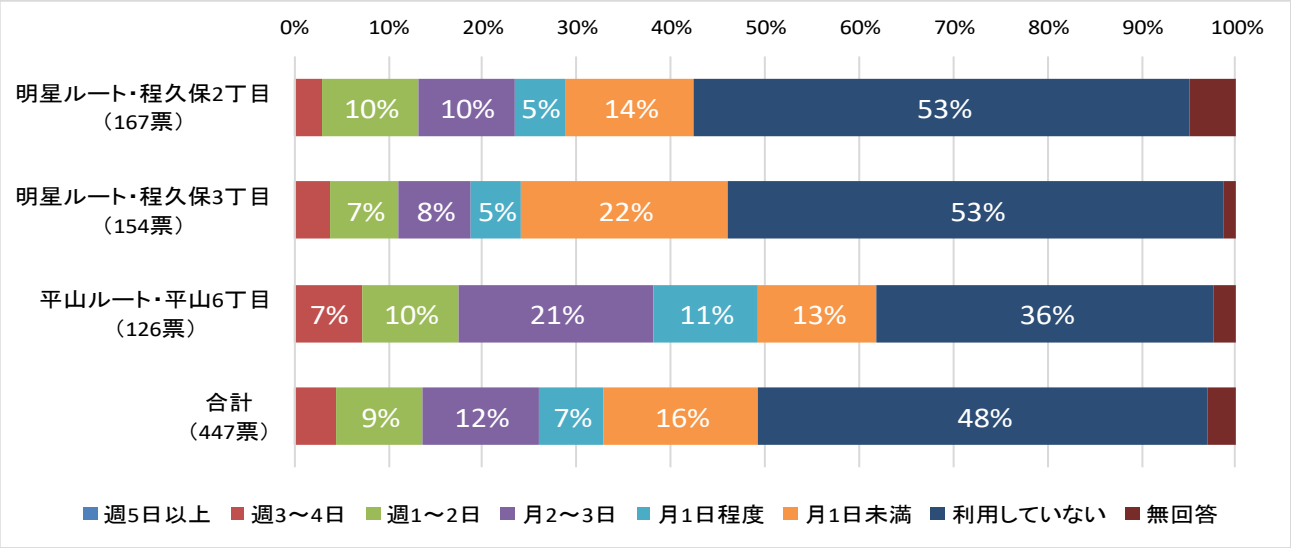
- 最寄り停留所の場所は、知っていると回答した割合が全体で 89%を占めています。
- 最寄り停留所までの距離は、0～100mと回答した割合が最も高く、全体で 48%を占めています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

２） 利用頻度

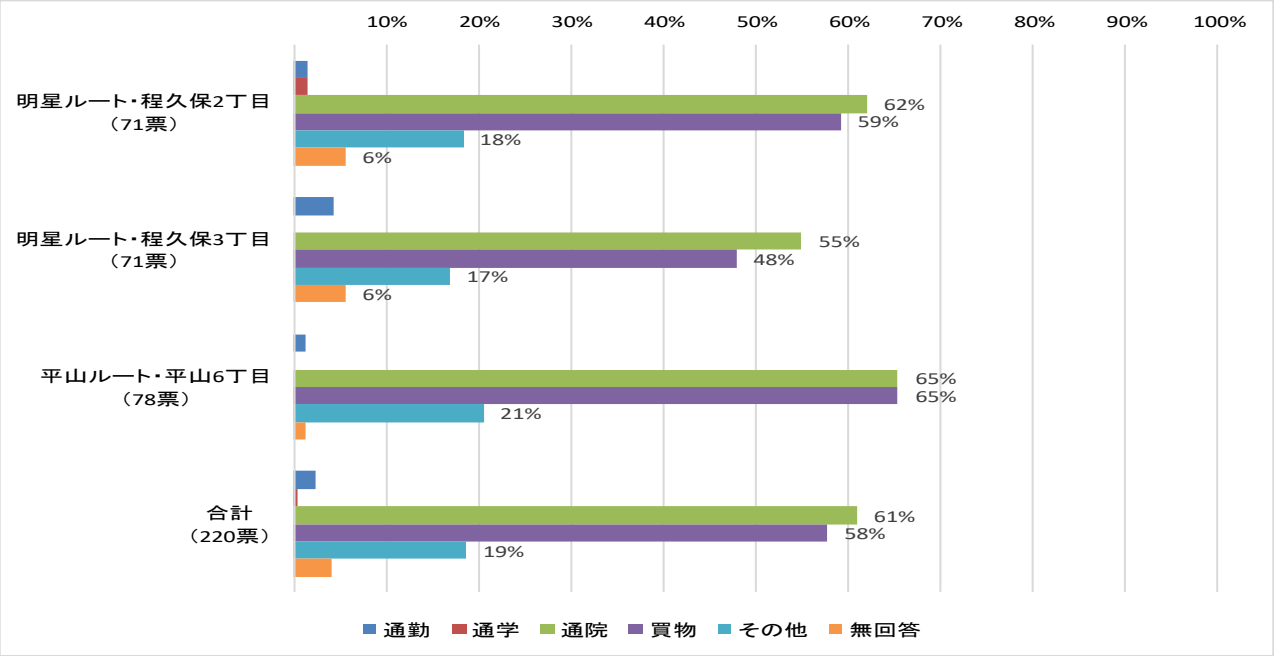
- 丘陵地ワゴンタクシーの利用頻度は、利用していない回答者の割合が最も高く、全体で 48%を占めています。
- 利用している場合も月 2～3 日や月 1 日未満との回答が多くなっています。
- 平山ルートでは、利用していない回答者の割合が 36%となっており、明星ルートより利用者が多くなっています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

3） 利用目的

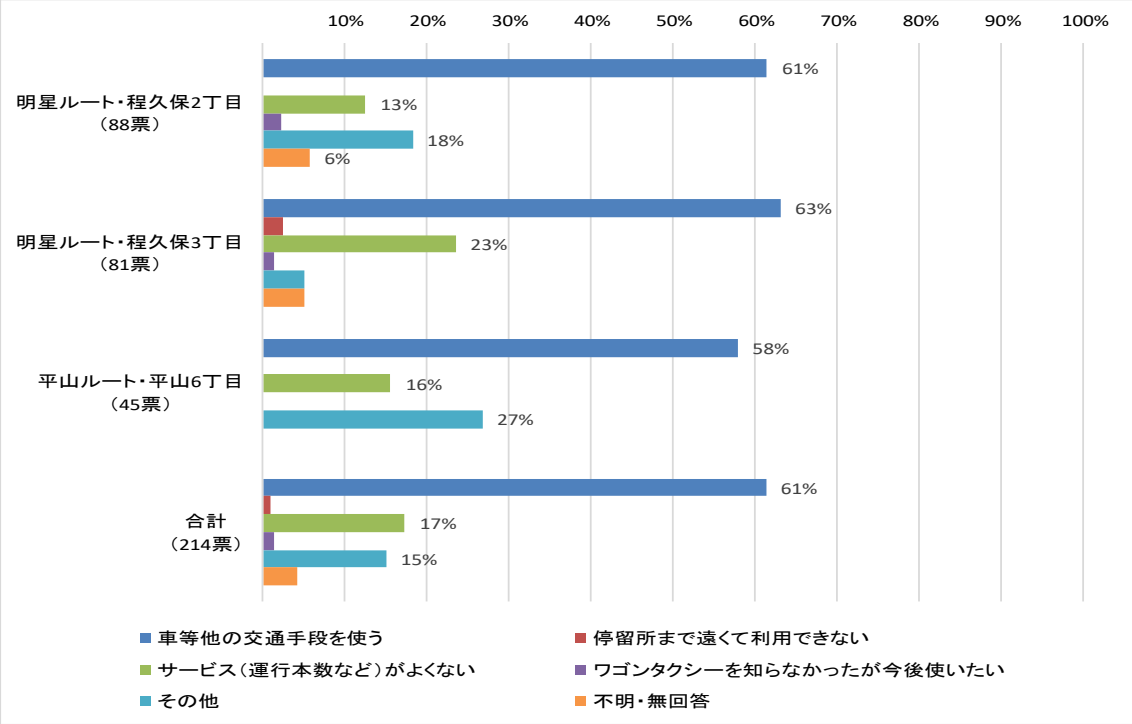
- 丘陵地ワゴンタクシーの利用目的は、通院と回答した割合が最も高く、全体で 61%を占めており、次いで、買物が 58%を占めています。



グラフ内の5%未満の値は非表示

4） 利用していない理由

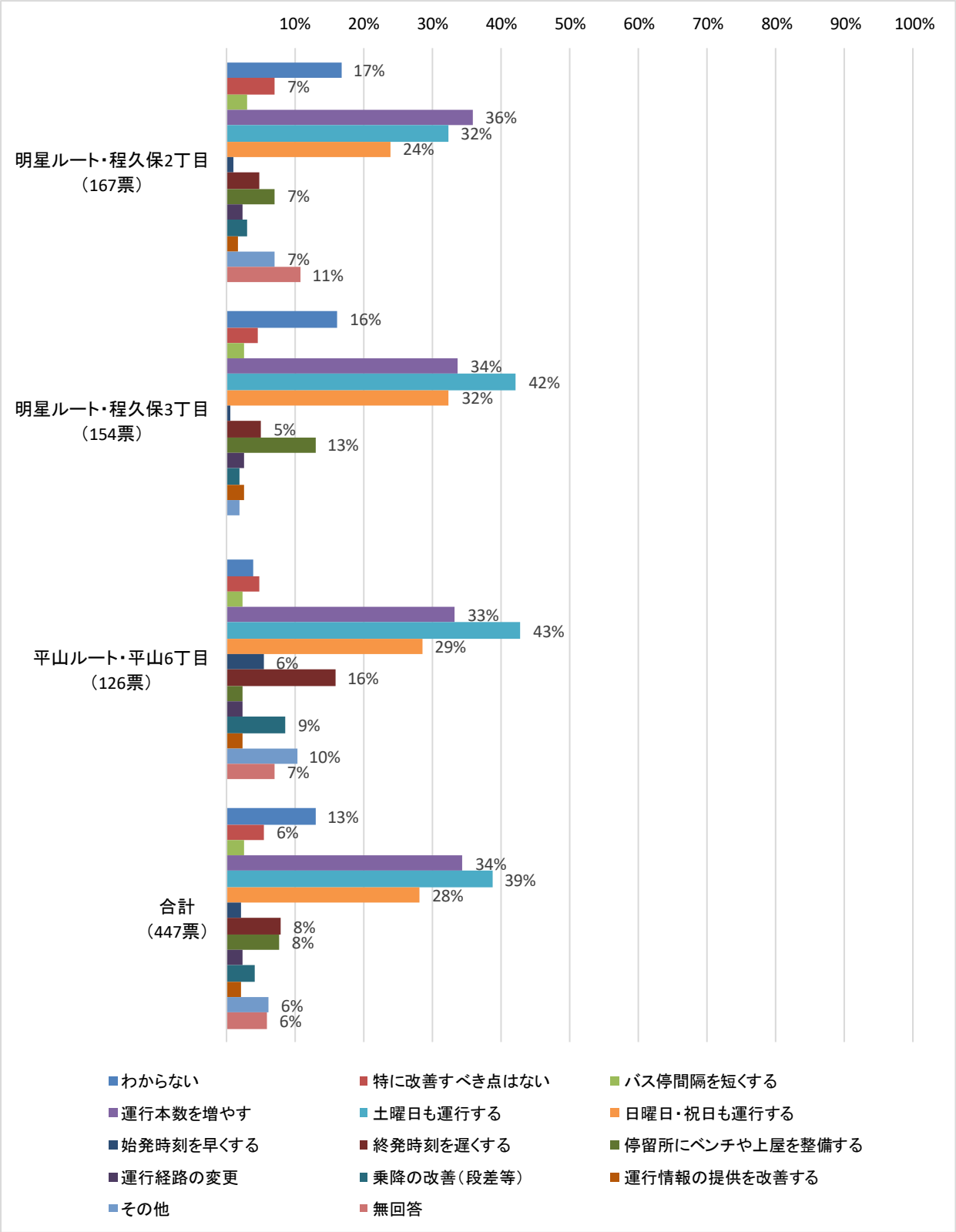
- 丘陵地ワゴンタクシーを利用していない理由としては、車等他の交通手段を使うと回答した割合が最も高く、全体で 61%を占めています。
- サービス（運行本数など）がよくないと回答した割合は全体で 17%を占めています。



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%と続きます。



グラフ内の5%未満の値は非表示

6．地域公共交通に係る問題・課題と基本方針

6．1 地域公共交通の問題・課題整理

（1） 調査結果より明らかになった事項

昨年度実施した前述の各種調査結果より、本市における地域公共交通に係る現状及び問題点として以下を把握しました。

視点		内容
地形		• 西部に台地、南部に丘陵地があり、起伏に富んだ地形となっている。
人口		• 総人口は平成 27 年時点で増加傾向にあるが、65 歳未満の人口は平成 2 年以降減少傾向にある。 • 総人口に占める 65 歳以上の割合は平成 27 年時点で 23.8%に達し、東京都平均（22.7%）を上回っている。少子高齢化が進展しているが、今後は更なる進展が予測されている。 • 南部の丘陵地は他の地域比べ 65 歳以上人口の割合が高い。
施設分布		• 日野駅・豊田駅・高幡不動駅の周辺に比較的多くの施設が立地している。
交通現況		• 公共交通網は鉄道・路線バス・ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーにて形成され、交通空白地域（鉄道駅 500m 圏外かつバス停 200m 圏外）の面積は日野市全域の約 20%を占めています。
上位・関連計画		• 上位・関連計画の目標・施策には交通空白地域の解消やバス利用促進等が記載されている。
日野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年３月策定）の実施状況		• 新設された川辺堀之内路線については、拠点間利用を中心に利用が増加し、増便を行ったが、依然として乗車率が高い便が存在している。 • 路線再編の実施により、運行本数の増加が評価されたが、一方で一部の路線では市立病院への直通便がなくなったことから、復活が要望されている。 • 乗り継ぎターミナルの整備が進んだが、引き続きバリアフリーに配慮した対応が求められている。 • 運行ＰＲに関する施策については継続的な実施が必要とされている。 • 丘陵地ワゴンタクシーの見直しについては、デマンド型を含めた交通システムの具体的な検討を行う計画であったが、実施に至っていない。
市民アンケート調査	回答者属性	• 回答者に占める65歳以上の割合は42%であり、実人口に占める65歳以上人口の割合（平成 27 年時点で 24%）よりも高い。 • 75 歳以上の回答者の世帯構成は、25%が「一人暮らし」、45%が「配偶者のみ」である。 • 75 歳以上でも約 3 割が運転免許証を保有し、自動車を自由に利用できると回答している。
	外出状況	• 全体としては外出時にバス（路線バス・ミニバス）を利用している人の割合は低い（通院 17%、日用品等の買物 12%、日用品等以外の買物 9%）が、75歳以上では通院・買物にバスを利用する割合が高い。（通院 26%、日用品等の買物 29%、日用品等以外の買物 26%）
	公共交通	• 市内バス交通の満足度では、「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」などの評価が高く、一方で「運行本数」「バス停環境（ベンチ・上屋等）」「終発時間」などの評価が低い。 • ミニバスの改善点としては「運行本数の増加」を挙げた人が最も多く、39%を占める。

視点		内容
市民アンケート調査	送迎	• 自動車運転免許保有者の 59%が家族等の送迎を行っており、その内19%が「送迎することが負担となっているので、公共交通の利便性が向上すれば、公共交通の利用を進める」と回答している。 • 回答者の45%が家族等に送迎されており、その内30%が「送迎してもらうことは申し訳ないので、公共交通の利便性が向上すれば、公共交通を利用したい」と回答している。
	免許返納	• 回答者（65 歳以上）の大半が制度自体の存在は知っているが、「返納する気はない」と回答した割合が 28%を占め、その理由としては「クルマがないと生活が不便である」が 61%を、「運転に支障がない」が56%を占める。
	自由意見	• バスの運行本数に関する意見・要望が最も多い。
ＯＤ調査		• 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）となっている。 • 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70%を超えており、車内混雑への対応が課題となっている。
丘陵地ワゴンタクシー沿線アンケート調査		• 利用目的は「通院」が61%、「買物」が58%を占める。（複数回答） • 改善すべき点としては「土曜日も運行する（39%）」、「運行本数を増やす（34%）」、「日曜日・祝日も運行する（28%）」の割合が高い。

（２） 公共交通に対する要望

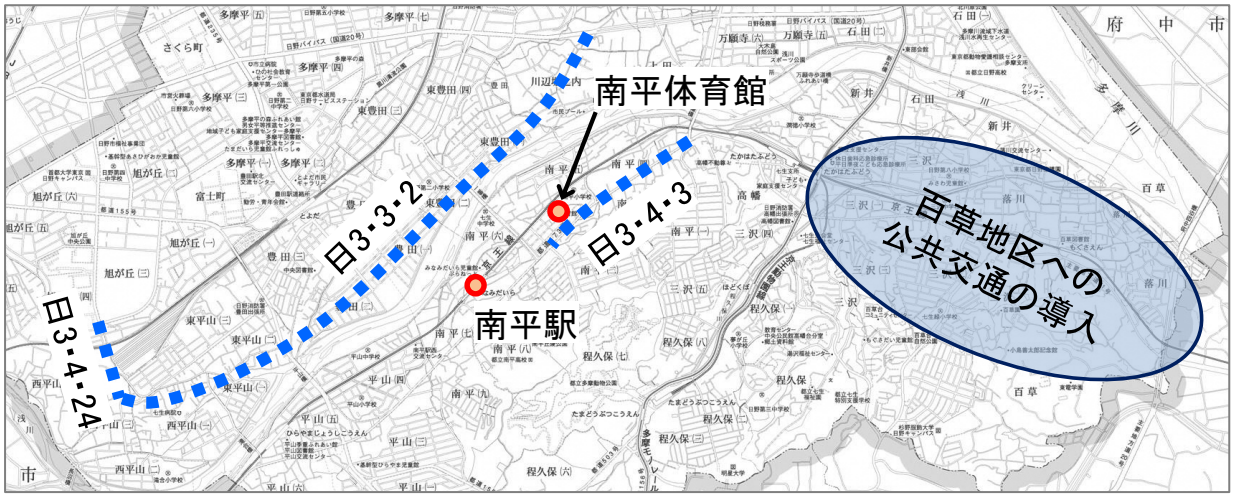
市民から自治会経由等で提出された要望書、日野市議会における公共交通に対する要望について、主な内容は以下のとおりです。

- 増便・終バス延長
- 運行経路変更（市立病院直通の復活等）
- バス停の増設、移設
- 道路整備に合わせた路線の新設
- 丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行
- 公共交通空白地域の解消（デマンド型タクシーの等）
- バス車両の混雑、振動対策
- 運賃均一化、値下げ

（３） 「まちづくり」における課題

都市計画や施設配置計画等による「まちづくり」が進むことにより、これまで道路幅員等の問題で公共交通がアクセスできなかった施設へのアクセスが可能となるケースや、新たに整備される公共施設へのアクセス手段確保のために公共交通の整備が必要となるケース等があります。以下の事業については現時点で公共交通整備の検討が進んでおり、今後の事業進捗に合わせた対応が課題となっています。

- 鉄道駅で唯一公共交通が乗り入れていない「南平駅」へのアクセス確保
- 南平体育館（建替え予定）へのアクセス確保
- 川崎街道を挟んだ百草地区（百草園～落川河原区画整理地区）への公共交通の導入
- 都市計画道路の整備進捗（日３･３･２、日３･４･３、日３･４･24 等）を踏まえた新規路線の検討



（４） 公共交通を取り巻く現状（留意点）

公共交通を取り巻く現状の中で、計画策定において留意すべき点として以下の点が挙げられます。

- ミニバスにおいて、新設路線はシルバーパス制度の適用外となる。
- 運転手不足に起因し、運転手の確保が思うようにならないこと、運行経費の上昇が顕著であること等、事業規模の拡大については、以前にはなかった大きな課題がある。

（５） 日野市地域公共交通の課題

地域公共交通は、市民要望やまちづくりへの対応として路線の新設や既設路線の増便・運行時間帯拡大等が求められている一方、運転手不足等に起因する運行経費高騰の問題もあり、全ての要望・要請への対応は難しい状況にあります。このような状況の中、「公共交通の持続性確保」を意識した上で、次の点を課題として認識しています。

1 既存路線（ミニバス・丘陵地ワゴンタクシー）の見直し（増便・経路変更等）

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・丘陵地ワゴンタクシーを運行しています。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ります。それに比べればミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの運行サービス水準は低いですが、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ます。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、改善要望の中でも、増便の要望が一番多く挙げられています。要望への対応として際限なく増便することは困難ですが、ミニバスの一部の便では乗車率（乗車人数÷乗車定員）が 70%を超えており、車両の大型化や増便等による、著しい車内混雑の緩和が課題となっています。その他、「市立病院直通便の復活」等に代表される運行経路変更や、終バス時刻の変更、バス停の新設・移設についても要望が多く、対応が課題となっています。

丘陵地ワゴンタクシーは、本市南部に位置する丘陵地（勾配が急で、高齢者が多い）において深刻化した交通課題（通院・買物ができない等）への対応を背景に運行しており、継続的な確保維持が必要とされています。一方で「必要最低限のサービス提供」を前提としていたことから、平日のみの運行で公共交通機関としてのサービスレベルはミニバス等に比べ低い状況にあり、「丘陵地ワゴンタクシー沿線アンケート調査」の「改善すべき点」に関する設問にて、全体の 39%が「土曜日も運行する」を、35%が「運行本数を増やす」を、28%が「日曜・祝日も運行する」を選択（※複数回答可のため重複あり）しています。土曜日や日曜日にも運行してほしい理由としては「通院以外にも利用したい」等の意見が聞かれます。利用促進に向けては、土曜日・日曜日にも運行を行い、さまざまな目的に利用できる公共交通機関としての定着を図ることが有効だと考えられることから、対応が課題となっています。

また、都市計画等の「まちづくり」に関連し公共交通整備が必要とされている事業もあり、既存路線の経路変更による対応も課題となっています。

2 交通空白地域における移動制約者（高齢者等）の移動手段確保

鉄軌道、民間路線バス、ミニバス、丘陵地ワゴンタクシーで市内の大半の地域はカバーされていますが、公共交通サービスエリアを鉄道駅から 500m 圏内またはバス停 200m 圏内（※道路勾配を考慮して設定）とした場合、市内面積の約 26%が公共交通サービスエリア外の「交通空白地域」に該当します。一方で本市の高齢化率は 2015 年の時点で 23.8%であり、今後更なる高齢化の進展が予測されています。高齢者の単身世帯、高齢夫婦のみの世帯も増加しており、今後は家族による送迎に頼ることが難しくなることや、移動手段を確保するために加齢により自動車の運転に不安があっても運転をやめられない（自動車運転免許証を返納できない）状況などの増加も危惧されています。特に南部の丘陵地は高齢化が進んでおり、交通空白地域における高齢者等の移動制約者の移動手段確保が課題となっています。

３　地域公共交通網全体の利用促進

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す。本市の公共交通網は３大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）を中心に形成されており、拠点において公共交通の相互の乗り継ぎを行うことで、日常生活の幅広い外出に対応できる形となっています。そのため、「鉄道」「路線バス」「ミニバス」「丘陵地ワゴンタクシー」といった各交通モードの情報を個別に発信するだけでなく、市内地域公共交通網全体の情報を、乗り継ぎに関する情報を含め発信することが必要とされています。これまでに実施してきたハード整備（路線網整備、乗り継ぎターミナル整備）の成果を最大限に活かすために、情報提供の継続による地域公共交通網全体の利用促進が課題となっています。

また、ハード整備の観点では「バス停へのベンチ・上屋の整備」に関する要望が多い点への対応、バリアフリーの視点ではバス停や運行車両の対応情報の周知等も課題となっています。

■市民要望等と課題の対応

内容	課題		
	1	2	3
ミニバス運行本数の増加（市民アンケートでのミニバス改善点第１位）	○		
ミニバス終発時刻の繰り下げ（同　第２位）	○		
ミニバス・バス停へのベンチ・上屋等の整備（同　第３位）			○
ミニバス経路変更（市立病院直通の復活等）	○		
ミニバス・バス停の増設・新設	○		
丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行	○		
公共交通空白地域の解消（路線新設を含む）		○	
まちづくりに対応した経路変更	○		

なお、バスの振動や運転乗務員の対応、乗客のマナー等に対する要望につきましては、運行業務に関する課題として、今までと同様、今後も運行事業者に改善を要請します。

運賃の均一化や値下げに関する要望については、乗務員不足等により運行経費は年々増加しており、ミニバスの運行収支における公費負担額の割合も年々増加している状況です。ミニバス事業については現時点では受益者負担を原則としており、乗車距離に関係ない運賃設定となる「運賃の均一化」、及びさらなる公費負担の増加を招く「値下げ」については、対応が困難と考えています。

６．２ 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。

平成21年3月策定「日野市地域公共交通総合連携計画」

基本方針

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または乗継１回でアクセスできる公共交通の実現
- 市民にとって分りやすく利用しやすい公共交通の実現

目標

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

調査結果より明らかになった事項

- 高齢化の進展（特に南部丘陵地）
- ミニバス改善要望（最多）は「運行本数」
- 65歳以上の３割が「クルマがないと不便」等の理由で「免許を返納する気はない」と回答
- ミニバス利用者の半数が現金・ICカード以外の方法（定期券・シルバーパス等）で運賃支払い
- ミニバスには乗車率が70％を超える区間が複数存在
- 丘陵地ワゴンタクシー改善要望（最多）は「土曜日も運行」

公共交通に対する議会等からの要望

- 増便・終バス延長
- 運行経路変更（市立病院直通の復活等）
- バス停の増設、移設
- 道路整備に合わせた路線の新設
- 丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行
- 公共交通空白地域の解消
  （デマンド型タクシー等）
- バス車両の混雑、振動対策
- 運賃均一化、値下げ

「まちづくり」における課題

- 鉄道駅で唯一公共交通が乗り入れていない「南平駅」へのアクセス確保
- 南平体育館（建替え予定）へのアクセス確保
- 川崎街道を挟んだ百草地区（百草園～落川河原区画整理地区）への公共交通の導入
- 都市計画道路の整備進捗（日3･3･2、日3･4･3、日3･4･24等）を踏まえた新規路線の検討

公共交通を取り巻く現状（留意点）

- ミニバスにおいて、新規路線はシルバーパス制度の適用外となる
- 運転手不足に起因し、運転手の確保が思うようにならないこと、運行経費の上昇が顕著であること等、事業規模の拡大については、以前にはなかった大きな課題がある
- 市内面積の約2割を占める交通空白地域解消への対応

日野市地域公共交通の課題

① 既設路線（ミニバス・丘陵地ワゴンタクシー）の見直し（増便・経路変更等）

② 交通空白地域における移動制約者（高齢者等）の移動手段確保

③ 地域公共交通網全体の利用促進

日野市地域公共交通総合連携計画2019-2028の基本方針

① 平成21年3月策定の「日野市地域公共交通総合連携計画」の基本方針を踏襲した上で、高齢社会に起因する様々な課題や生活利便性向上に向けた多様なニーズに対応した公共交通網の実現

② ３大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）を中心とした、日常生活の移動（通勤・通学、通院、買物等）に利用できる（利用者に選ばれる）公共交通網の実現

③ 既存の交通モードではカバーできない地域における、高齢者を中心とした移動制約者（免許返納意向者を含む）の移動手段の確保

④ さらなる少子高齢化・人口減少社会の到来を見据えた、市民・運行事業者・行政の協働による公共交通の確保・維持

7．計画目標と計画事業

7．1　施策体系

前章にて定めた基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）に対し、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）を定めます。日野市の現状や課題を踏まえ、計画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。

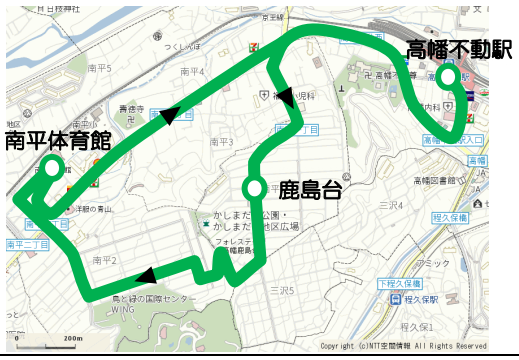
計画目標		目標値	事　業
1	利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善	変更路線の走行キロ当り利用者数	ミニバス運行経路変更及びダイヤ改正
			丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行（実証実験）
			ミニバス・丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用
2	交通空白地域対策スキームの構築と運用	交通空白地域人口	地域協働型交通の導入条件等の検討及びガイドラインの作成と運用
			デマンド型交通等の導入検討
			モデル地域における住民ボランティア型交通の運行（実証実験）
3	利用促進に向けた取り組みの継続的な実施	利用促進に向けた取り組み実施数	日野市公共交通マップの作成・配布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

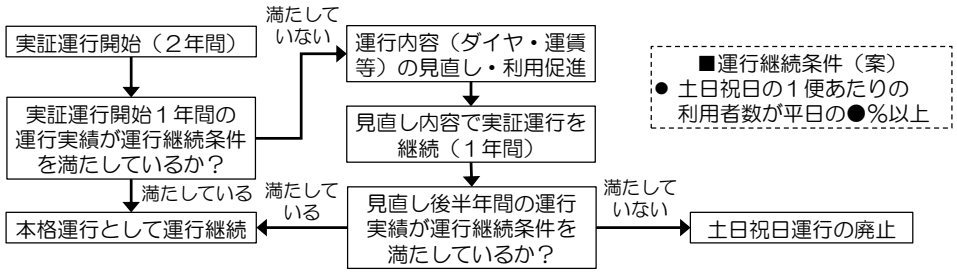
７．２ 計画目標と計画事業

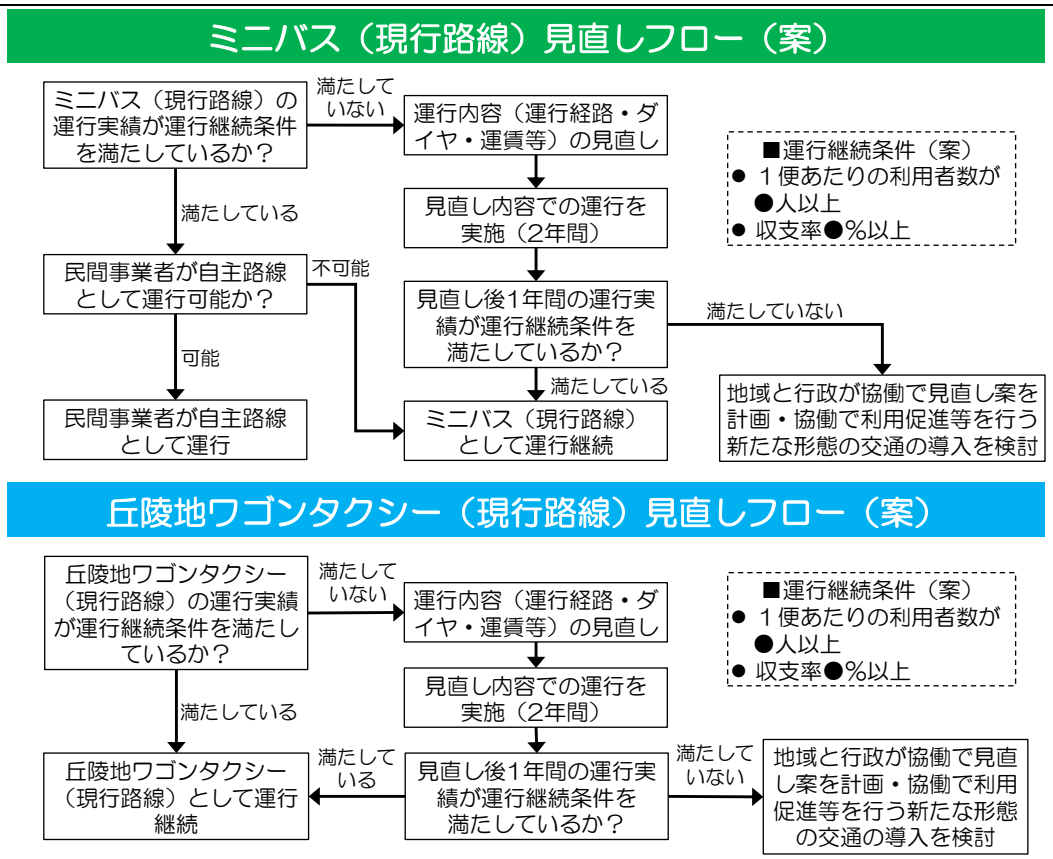
（１） 目標１　利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善

既存路線については、限られた財源の中で、いかに多くの市民要望や社会要請に対応し、持続性の高い公共交通網を構築できるかが課題となっています。「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」「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」の実施を通じて、「利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善」を目指します。

評価指標	変更路線の走行キロ当り利用者数
現況値	具体路線決定後に算出
目標値	具体路線決定後に設定

事業１－１　ミニバス運行経路変更及びダイヤ改正	
事業内容	• 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。 
実施主体	日野市、京王電鉄バス株式会社
実施時期	2019 年度～：検討・順次実施

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）	
事業内容	• 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。
	【実証実験実施フロー（例）】 
実施主体	日野市、南観光交通株式会社
実施時期	2019 年度～2020 年度：実証運行、2021 年度～：実証運行の結果により運行継続または廃止

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	• 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。
	
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
実施時期	2019 年度～：検討・運用

（２） 目標２　交通空白地域対策スキームの構築と運用

市内には交通空白地域が点在しており、今後さらなる高齢化の進展が予測される中、移動制約者の移動手段の確保が課題となっています。「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」を通じて、「交通空白地域対策スキームの構築と運用」を目指します。

評価指標	交通空白地域人口
現況値	39,861 人（全人口の 21%）　※H27 国勢調査５次メッシュ人口より算出
目標値	30,000 人

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

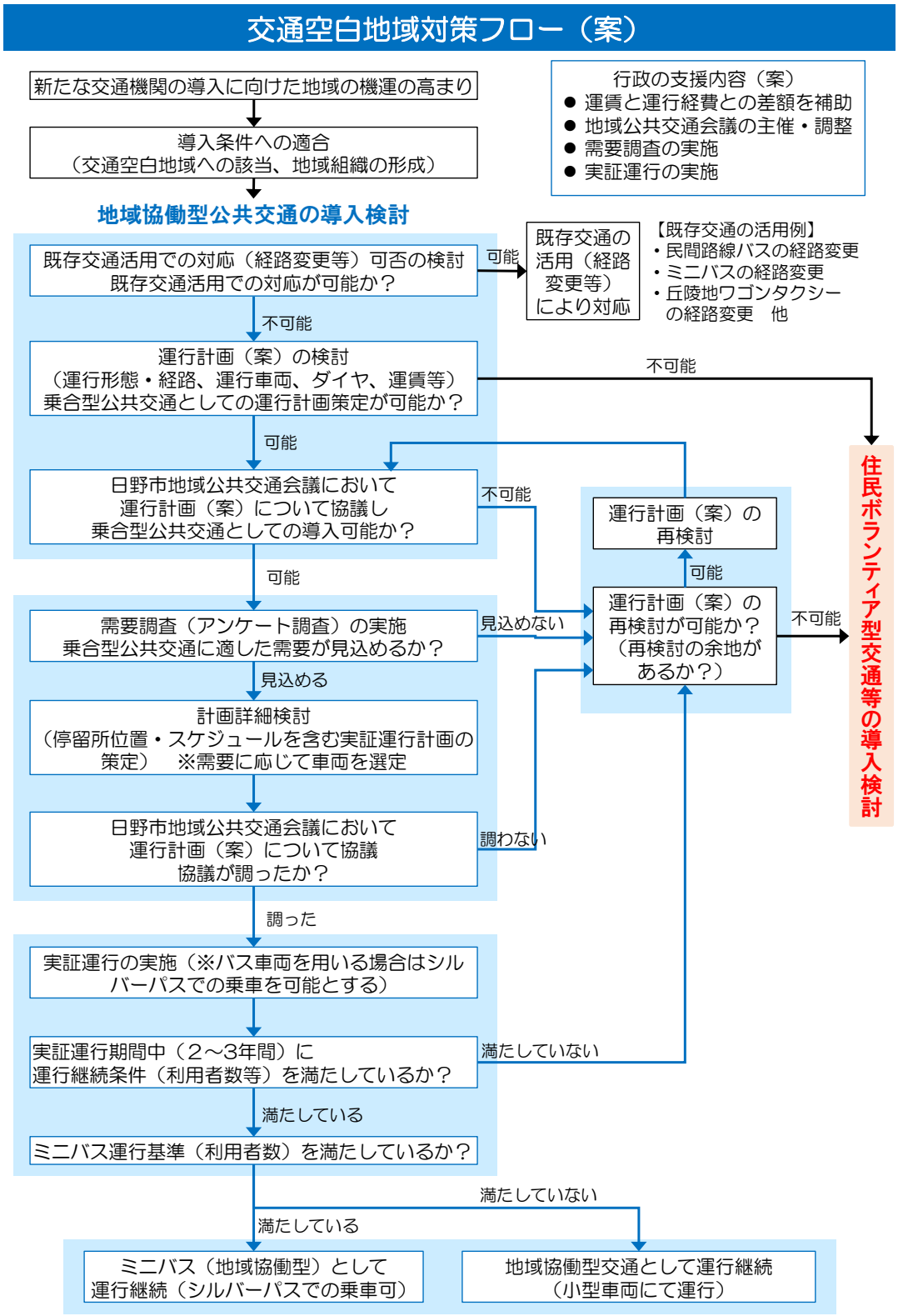
事業内容

- 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。

交通空白地域の中には「道路幅員が狭く、バス車両が運行できない地域」や「需要量が少なく、バス車両を用いたサービスでは非効率な地域」が存在しています。そのため「地域協働型交通」の運行形態には決まった経路を決まった時刻に運行する「定時定路線型」以外にも複数の選択肢があり、地域の実情にあった形態の導入を検討する必要があります。

■地域協働型交通に適用可能な運行形態の特徴と課題

運行形態	概要	特徴	課題
定時定路線型（一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期運行）	決まった経路を決まった時刻に運行する形態（※日野市丘陵地ワゴンタクシー等が該当）	• 一般的な形態であるため利用者にとってはわかりやすく、予約不要で利用しやすい	• 小型車両（乗車定員 10 人以下）で運行する場合には地域公共交通会議での合意が必要
デマンド型交通（一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行）	経路を定めず予約のあった便のみ運行（時刻を決めない場合もある）（※相模原市乗合タクシー等が該当）	• ドア to ドア（もしくはそれに近い状況）で利用可 • 予約の無い便は運行しないため効率的な運行が可能	• 予約システム等の維持管理費が必要 • 地域公共交通会議での合意が必要（タクシーと競合すると合意が得づらい）
一般タクシー利用補助（一般乗用旅客自動車運送事業）	特定の条件（利用者の年齢・利用区間・時間帯等）を満たす場合に、運賃の一部を行政が負担（※東松山市デマンドタクシー等が該当）	• 一般タクシーを活用することから、競合等の問題がなく、割安感からタクシー利用者が増加し、事業者の経営安定（地域公共交通の持続性向上）に繋がる。	• 交通空白地域等、特定地域のみでの実施は困難（市全域での実施となる可能性が高い） • 乗合形式ではないので、利用者が増えれば増えるほど行政負担額が増大

事業内容	
実施主体	日野市、交通空白地域の「地域組織」
実施時期	2019 年度～：検討・運用

事業２－２　デマンド型交通等の導入検討	
事業内容	• 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。 ■相模原市乗合タクシー「おしどり号」の概要
実施主体	日野市、交通空白地域の「地域組織」
実施時期	2019 年度～：検討

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）	
事業内容	• 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導入検討フロー（案）** 地域組織を形成し、地域協働型交通の検討を行ったが、乗合型公共交通としての運行計画策定が不可能 ↓ **住民ボランティア型交通導入検討** 意向調査（アンケート調査）の実施 ※利用意向、ボランティア協力意向、協賛金支払い意向、費用負担に対する考え方等を把握 ↓ 住民ボランティア型で運行可能 安全運行に向けたルール・マニュアル等の作成 ↓ 地域公共交通会議における確認（安全確保にむけた運行体制等） ↓ 車両の調達（行政） ↓ 運行開始 行政の支援内容（案） ● 車両調達費用・維持費用を補助 ● 意向調査の実施 ● 安全運行に向けたルール・マニュアル等の作成支援 【地域協働型交通と住民ボランティア型交通】 ■地域協働型公共交通 地域住民が計画主体となり、一般旅客自動車運送事業者が運行。運賃と運行経費との差額は行政が支援。 ■住民ボランティア型交通 ①住民ボランティアが運転 地域住民が計画主体となり、住民ボランティアが運行。車両は行政が購入し、地域組織に無償で貸与。 ②タクシー相乗り利用 住民ボランティアが需要のマッチングを行い、タクシーの相乗り利用を促進する。 ③民間送迎車両への相乗り 市内の病院・商店・自動車教習所が送迎のために実施しているバス車両の空席を活用する。行政が乗車可能車両を調査、住民に提示し、住民ボランティアが行政に利用者申請を行う。
実施主体	日野市、交通空白地域の「地域組織」
実施時期	2019 年度：検討、2020 年度～：実施

（３） 目標３　利用促進に向けた取り組みの継続的な実施

「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」といった複数の交通モードが存在する本市においては、情報提供（乗り継ぎ情報を含む）の継続による地域公共交通網全体の利用促進が課題となっています。「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」「バス・タクシー乗降環境整備」といった、「利用促進に向けた取り組みの継続的な実施」を目指します。

評価指標	利用促進に向けた取り組み実施数
現況値	１施策
目標値	３施策（継続１施策、新規２施策）

事業３－１　日野市公共交通マップの作成・配布	
事業内容	• 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。 【マップ事例】 小平市が作成・配布する「小平市公共交通マップ」では、市が運行主体となり運行するコミュニティバス・コミュニティタクシーの情報だけでなく、民間路線バス・タクシーの情報（運行経路、回数の目安、利用方法、連絡先等）を掲載しています。 	
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
実施時期	2019 年度～：検討・実施

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	
事業内容	• 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。

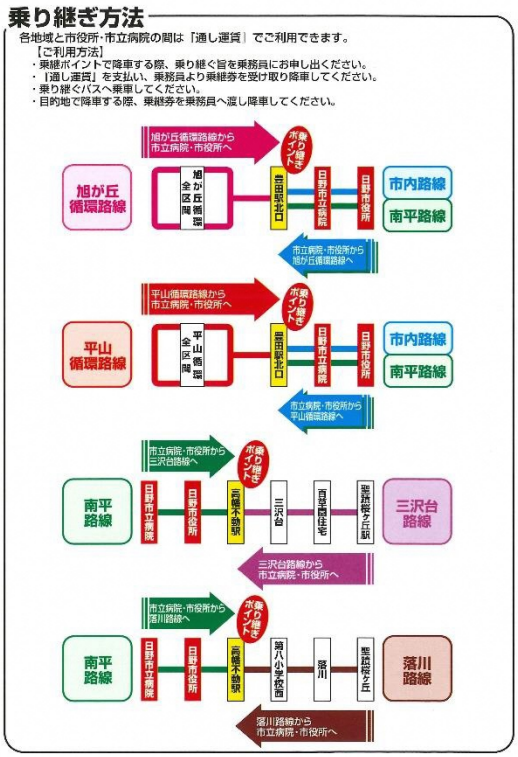
【これまでの実施内容】

「“これで安心！バス de 行こう”プログラム」とは、市内バス全体について分かりやすさ・利用しやすさの向上を目指し実施する運行ＰＲ施策の総称です。バスの利用方法・路線図・乗り継ぎ等に関するさまざまな工夫を広く市民へ情報提供し、バス利用の促進を図ります。また、以下のキャッチコピーを設定しています。

①不安解消～まずは乗ってみよう～
②路線ＰＲ～いろんなところへ行ける～
③さまざまな工夫～もっと便利に～

これまでには以下の取組を実施してきました。

①路線再編後のミニバス路線網図を作成・配布し、市民に再編の実施と利便性の向上を PR
②乗り継ぎ割引の PR（ミニバス路線網図、広報誌、web ページ等）
③バスの乗り方の PR（ミニバス路線網図、広報誌、web ページ等）



実施主体	日野市、京王電鉄バス株式会社
実施時期	2019 年度～：継続実施

事業３－３　バス・タクシー乗降環境整備	
事業内容	• 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。
	【バスターミナルにおけるバス正着に向けた工夫例】 赤色の部分を車道として整備し、バスが乗り場に正着しやすいよう、車両先頭部を転回する空間を設けている。 写真：神奈川県川崎市　梶が谷駅
実施主体	日野市、京王電鉄バス株式会社
実施時期	2019 年度～：順次実施

７．３ スケジュール

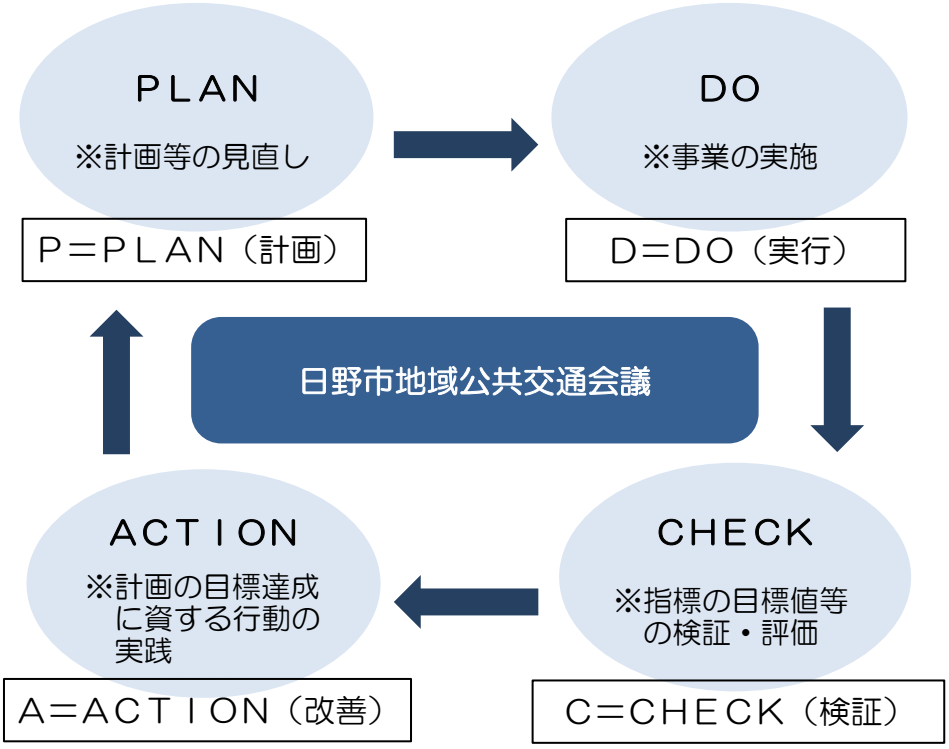
計画期間内の各施策の実施スケジュールは以下のとおりです。

計画目標		事業		実施主体			実施スケジュール					
				市	交通事業者	地域住民等	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					ＰＤＣＡサイクルに基づき事業を進行管理
		2	丘陵地ワゴンタクシーの土休祝日運行（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					

本計画の計画期間は 2019 年度から 2028 年度までの 10 年間となっており、2019 年度から 2023 年度までの５年間で事業を実施し、2024 年度以降の５年間はＰＤＣＡサイクルに基づき事業の進行管理を行います。

8．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、ＰＤＣＡ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。



（１）市の役割

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。１年に１回程度、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を地域公共交通会議に報告します。

（２）各事業主体の役割

市及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

（３）市民の役割

市民は公共交通を積極的に利用するものとします。

（４）日野市地域公共交通会議の役割

日野市地域公共交通会議では、市のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また必要に応じて地域公共交通総合連携計画を変更するものとします。

9．参考資料

日野市地域公共交通会議　委員名簿（敬称略）

	委員区分		所属・職名	氏名
1	第1号	日野市長又はその指名する者	日野市まちづくり部長	宮田　守
2			日野市企画部長	大島　康二
3	第2号	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	京王電鉄バス㈱運輸営業部乗合バス事業担当課長	田崎　達久
4			㈳東京乗用旅客自動車協会三多摩支部八南地区会副会長	中澤　洋
5			（一社）東京バス協会常務理事	二井田　春喜
6	第3号	住民又は旅客		生沼　博文
7				谷井　正剛
8				藤田　博文
9	第4号	関東運輸局長又はその指名する者	関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官	柳瀬　光輝
10	第5号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	日野交通㈱労働組合執行委員長	五十嵐　平和
11	第6号	道路管理者	国土交通省相武国道事務所計画課長	渡邉　郷史
12			東京都南多摩西部建設事務所管理課長	小林　弘樹
13			日野市まちづくり部道路課長	井上　泰芳
14	第7号	交通管理者	警視庁日野警察署交通課長	大瀬戸　健二
15	第8号	学識経験者その他交通会議が必要と認める者	首都大学東京都市環境学部都市基盤環境学科　教授	小根山　裕之
16			日野自動車㈱ 新事業企画部 兼 コーポレート戦略部　主査	松山　耕輔